R.N.S. - NORMA SUPPLEMENTARE NS 24

Edizione 2014

Commissione Abilità

Capitolo I

GRUPPO PROMOZIONALE – CACCIA AL PILOTA

ART. 1

A.C.I.-C.S.A.I., istituisce un raggruppamento Promozionale con vetture in configurazione "Caccia al Pilota" che parteciperà a esibizioni senza rilevamento dei tempi nell'ambito delle gare Slalom e F. Challenge.

Solo per le vetture "Caccia la Pilota" inserite nelle gare F. Challenge e Slalom è autorizzata, in deroga ai rispettivi regolamenti particolari di gara:

- la partecipazione di max 3 piloti per ogni vettura nelle gare di F. Challenge;
- la partecipazione di max 2 piloti per ogni vettura nelle gare di Slalom previo nulla-osta scritto dall'Organizzatore.

ART. 2

Tutti gli organizzatori delle gare di cui sopra sono tenuti a prevedere la partecipazione del suddetto gruppo promozionale nei loro regolamenti particolari di gara.

ART. 3 - REGOLAMENTO SPORTIVO

3.1 – Vetture ammesse - sono ammesse esclusivamente vetture di Gr. N (anche scadute di omologazione - VSO), Gr. R e Racing Stat fino a 1.600 purché approvate dalla Commissione Abilità, le vetture Fiat Cinquecento in configurazione Trofeo Italia e Trofeo Europa.

3.2 – Conduttori ammessi - Le gare sono riservate a tutti coloro che in possesso di patente di guida, non sono mai stati titolari di licenza ACI-CSAI.

3.3 – Licenze: i piloti dovranno essere in possesso della licenza ACI-CSAI Concorrente/Conduttore di Regolarità o licenza giornaliera di Regolarità (NS 3).

3.4 – Noleggio vetture: le strutture licenziate ACI-C.S.A.I. e dalla stessa individuate (Scuderie, Automobile Club, Autodromi, ecc.) saranno le uniche autorizzate al noleggio delle proprie vetture "Caccia al Pilota" ai neo conduttori.

3.5 – Durata della manifestazione secondo i regolamenti particolari di gara.

3.6 – Verifiche sportive

Saranno verificati i seguenti documenti: licenza ACI-CSAI di Concorrente/Conduttore Regolarità o licenza giornaliera di Regolarità (NS 3) e la patente di guida.

3.7 – Verifiche tecniche

Verranno verificate, a cura dei Commissari Tecnici, le norme di sicurezza delle vetture.

3.8 – Svolgimento delle gare - Le prove, gli schieramenti di partenza e quanto altro riguardo allo svolgimento delle manifestazioni, sono previsti nei rispettivi regolamenti particolari di gara.

3.9 – Premi - Sono obbligatori premi d’onore (Coppe, targhe, ecc.) di partecipazione. Sono vietati i premi in denaro.

3.10 – Classifiche

Non sono previste classifiche con rilevamento tempi.

CAPITOLO II

ACCELERAZIONE
REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO

Il regolamento sportivo e tecnico ACI-CSAI per le gare di accelerazione adotta dal 1° gennaio 2004 la normativa FIA relativa alle gare dragster (Volume 8 dell'Annuario FIA).

Viste, comunque, le caratteristiche tecniche dei tracciati italiani, non ammette la partecipazione alle gare di accelerazione che si svolgeranno in Italia delle vetture con prestazioni che scendono al di sotto degli 8,90 secondi su 1/4 di miglio e 5,70 secondi su 1/8 di miglio.

La traduzione in italiano dell'allegato 8 dell'Annuario FIA è pubblicata, nelle parti che interessano le nostre gare di accelerazione sul sito ACI-CSAI.

ART. 4 - PREMESSA

Una gara di Accelerazione è una competizione disputata tra due veicoli su un percorso rettilineo, con partenza da fermo e su una distanza specifica.

La distanza regolamentare può essere sia 402,336 m (1/4 di miglio), sia 201,168 m (1/8 di miglio).

La partenza per queste competizioni viene data per mezzo di un dispositivo elettronico chiamato comunemente "Albero di Natale". Ciascun veicolo concorrente prende il via allorché gli viene dato il consenso da un segnale attivato da un cronometro; la rilevazione del tempo si arresta quando il veicolo raggiunge la linea di arrivo.

Il tempo misurato fra la partenza e l'arrivo costituisce l'E.T. (Elapsed Time ovvero, in lingua italiana, il Tempo Trascorso); l' E.T. serve a misurare la prestazione ed anche, in alcune tipologie di gara, a determinare le procedure di svolgimento della competizione.

Lo scopo principale di un pilota di gare di accelerazione è di risultare vincitore assoluto nella categoria nella quale la sua vettura è classificata.

Lo svolgimento della gara comporta una serie regolamentata di confronti "testa a testa" fra due macchine, con rilevamento degli E.T. staccati da ciascuna vettura.

La responsabilità, circa l'efficienza ed il funzionamento del veicolo, compete al suo proprietario e/o pilota.

La funzione dell'organizzatore della gara è quella di attrezzare un luogo adatto al suo svolgimento e di agevolarne la disputa, nel rispetto dei regolamenti vigenti.

La CSAI impartisce le direttive generali sulla base dell'esperienza acquisita, ogni anno, nella effettuazione delle competizioni e diffonde le informazioni che possono favorire la continuazione della specialità ed il mantenimento di una buona organizzazione, in condizioni di ragionevole sicurezza.

ART. 5 - TIPOLOGIE DI COMPETIZIONE

5.1 - TIPOLOGIA DELLE GARE E.T. (ad Handicap)

Questa tipologia rappresenta un punto di partenza per il dilettante che desidera impegnarsi nella specialità.

Essa è una gara di precisione.

In questo tipo di competizione, due veicoli con livelli di prestazione diversi possono correre su una base paritaria, giacché scelgono l'E.T. che intendono realizzare e lo

dichiarano come T.D. (Tempo dichiarato).

Il T.D., scelto da ogni veicolo prima della partenza, viene confrontato con il T.D. scelto dal veicolo che si affianca nella gara, affinché al veicolo più veloce venga assegnato un handicap in partenza pari a questa differenza.

Il segnale di start viene dunque impartito ad ogni veicolo, in modo da far sì che - se il T.D. scelto da ciascuno verrà esattamente rispettato - i due veicoli a confronto taglino il traguardo di arrivo nel medesimo istante, a vantaggio dello spettacolo giacché il "recupero" del veicolo più "lento" viene percepito dal pubblico come entusiasmante rincorsa del più "veloce".

La partenza anticipata rispetto al segnale di start comporta l'esclusione dalla competizione.

In questo tipo di gare, dunque, qualsiasi coppia di veicoli può affrontarsi in una gara competitiva.

Per esempio: il veicolo "A" ha scelto di percorrere il quarto di miglio in 17,75 sec (T.D., tempo dichiarato, gergalmente "dial-in") ed è stato cronometrato con un E.T pari a 17,78 sec (scarto in ritardo di 0,03 sec rispetto al T.D.).

Il pilota del veicolo "B" (che ha scelto un T.D. di 15,25 sec sulla medesima distanza, e che quindi ha preso la partenza con un anticipo di 2,50 sec rispetto al veicolo "A") ha registrato un E.T. di 15,27 sec (scarto di 0,02 sec rispetto al T.D.).

In caso di parità dei tempi di reazione, vince il confronto il veicolo B.

Il tempo di reazione (R/T) è l'elemento di discriminazione, in caso di parità fra gli scarti registrati dai due piloti fra T.D. e E.T.: se i due veicoli hanno coperto la distanza esattamente nell'E.T. dichiarato come T.D., la vittoria del confronto andrà al pilota che ha avuto il R/T più breve al segnale di partenza (intervallo di tempo fra il segnale di VIA e l'effettiva partenza del veicolo).

Ciò valorizza l'importanza dei riflessi sulla linea di partenza, essendo la discriminante che assegna la vittoria in caso di uguale scarto all'arrivo.

Come in ogni gara di precisione, la partenza anticipata rispetto al segnale di VIA o il transito all'arrivo con un E.T. minore del T.D. comportano l'esclusione dalla competizione del pilota che commette l'infrazione (Break-out).

Ogni conduttore deve trovarsi sulla linea di partenza (accendendo le luci dello stage) entro e non oltre 20 secondi, verificati in modo inequivocabile attraverso il semaforo, dal momento in cui lo starter dà il consenso all'avvicinamento alla linea di partenza; pena l'esclusione dalla gara a meno che non si verifichino comprovati inconvenienti meccanici.

In caso di spegnimento del motore nella fase di avvicinamento alla linea di partenza, il conduttore avrà un massimo di 90 secondi per riavviare il motore stesso, anche in questo caso pena l'esclusione dalla gara.

5.2 - TIPOLOGIA DELLE GARE HEAD UP (Accelerazione Pura)

Questa tipologia trova riscontro nella regolamentazione F.I.A. limitatamente alla definizione "Street Legal". Si disputa sulla misura dell'ottavo e del quarto di miglio e vi sono ammesse soltanto vetture normalmente e regolarmente abilitate a circolare nel traffico urbano ed extraurbano, regolarmente munite di Carta di Circolazione, di attestazione dell'avvenuto eventuale Collaudo Periodico, di regolare Contratto di Assicurazione non scaduto, munite di targa.

Questa tipologia si disputa attraverso una serie di confronti ad eliminazione diretta, che conducono alla proclamazione del "Top Eliminator" in ogni Classe, gruppi di Classi e/o di

ogni singola Manifestazione, ovvero colui, o colei, che abbia successivamente fatto rilevare la propria vittoria in ogni confronto.

Ogni confronto fra una coppia di veicoli viene definito “tornata”.

Per la designazione del vincitore in ogni tornata, viene preso in considerazione il tempo impiegato a percorrere la base misurata con l’aggiunta del tempo di reazione (E.T. + R/T).

La distanza internazionalmente riconosciuta è il 1/4 di miglio pari a 402,336 metri;, la distanza può essere ridotta all’ 1/8 di miglio, pari a 201,168 metri.

La partenza anticipata rispetto al segnale di VIA comporta l’esclusione dalla competizione.

ART. 6 - VETTURE E PILOTI AMMESSI E LORO REQUISITI

6.1 - VETTURE E PILOTI AMMESSI ALLE GARE E.T. (ad Handicap)

ACI-CSAI, pur adottando il regolamento FIA integralmente, non ammette in Italia, visti i tracciati attualmente omologati, le vetture E.T. Advanced, Top Fuel, Funny Car e Pro-stock, vale a dire vetture aventi prestazioni tali da poter scendere al di sotto del limite degli 8,90 secondi sul quarto di miglio o di 5,70 secondi sull’ottavo di miglio.

Pertanto le categorie ammesse sono le seguenti:

6.1.1 - E.T. Sportsman

Sono vetture strettamente stradali,o stradali migliorate cioè con modifiche meccaniche ed estetiche poco influenti sulle prestazioni, e devono essere regolarmente immatricolate.

Per queste vetture non vige l’obbligo di esibire il passaporto tecnico né il montaggio del roll-bar.

Il solo carburante ammesso è quello previsto per la vettura circolante e risultante dal libretto di circolazione (Benzina, Gasolio, Metano, GPL). È assolutamente vietato l’uso del protossido di azoto.

Il regolamento tecnico di tali vetture coincide con quello che consente loro la normale circolazione.

Queste vetture sono inserite nelle classi A3 ed A4.

Tenendo conto del fatto che in tale raggruppamento corrono i piloti occasionali, allorché le ET Sportsman competono in gare “bracket” in cui il rispetto del tempo dichiarato è il fattore determinante ai fini della classifica, sono ammessi alla partecipazione anche i piloti detentori della licenza ACI-CSAI di Concorrente/Conduttore Regolarità (NS 3).

Per le norme di sicurezza del pilota si applica quanto indicato nell’Allegato 8 dell’Annuario FIA.

Si rammenta che disposizioni regolamentari della F.I.A. sono chiarissime in materia e sono qui sommariamente richiamate nei loro aspetti salienti, laddove non siano prescritti specifici capi di abbigliamento o specifiche strutture di protezione sui veicoli.

a) le calzature devono essere prive di lacci ed il tacco non deve superare l’altezza due centimetri;

b) pantaloni, gonne e giacche o giubbotti devono essere privi di fibbie, ornamenti o catene e catenelle che possano impedire od ostacolare gestualità usuali e d’emergenza nella manovra di volante, cambio nonché quelle di sganciamento delle cinture di sicurezza e di apertura delle portiere;

c) guanti eventualmente calzati devono essere di tipo previsto per la guida di veicoli a motore;

d) è obbligatorio, per tutti i Concorrenti in Gara, indossare casco regolarmente omologato: al proposito è consentito la scambio tra Concorrenti purché tutti

indistintamente lo indossino durante la propria tornata;

e) le cinture di sicurezza devono essere di tipo omologato e devono essere allacciate dal momento in cui il Pilota entra nelle corsie di immissione alla zona di burnout fino al rientro nella pit area;

f) è consigliata l'adozione di pantaloni di tela robusta (jeans) e di giubbotti in pelle con allacciatura zip che meglio difendono (temporaneamente) da eventuali possibili danni causati dal fuoco; assolutamente sconsigliati i tessuti sintetici facilmente infiammabili;

Il Direttore di Gara, i Commissari e lo Starter possono, a loro insindacabile giudizio, escludere dalla competizione il conduttore che indossi abbigliamento giudicato poco sicuro o dannoso alla condotta di guida.

L'esclusione per questi motivi non è suscettibile di reclamo od appello.

6.1.2 - E.T. Pro

Sono vetture turismo con evidenti modifiche al motore ed alla carrozzeria.

Per esse è necessaria l'acquisizione del passaporto tecnico.

Possono essere pilotate solo da conduttori aventi la licenza ACI-CSAI almeno di categoria D (NS 3).

Possono usare il protossido di azoto.

Il regolamento tecnico di tali vetture è quello FIA per i gruppi N, A, GT o Dragster.

All'interno di questa categoria possono essere ammesse anche delle vetture strettamente stradali prive di fiche di omologazione, ma ugualmente caratterizzate da alte prestazioni (es: Ferrari F40, Audi RS4, Porsche, ecc.).

Per dette vetture, deve essere specificato nel passaporto tecnico se non sia prescritto il montaggio del roll-bar e dei sedili omologati FIA.

Queste vetture sono inserite nelle classi A1 ed A2.

6.1.3 - E.T. Super Pro

Sono vetture appositamente preparate per le gare di accelerazione.

Per esse è richiesto, oltre al passaporto tecnico, la rispondenza alle misure di sicurezza previste dalla normativa FIA (ad esempio l'uso del paracadute in frenata per tutte le vetture che possono superare i 241,4 km/h in uscita dal quarto di miglio).

Per i loro conduttori, è richiesta la licenza ACI-CSAI almeno di grado C Nazionale (NS 3).

Queste vetture sono inserite nelle classi B1, B2 e B3.

6.1.4 - Suddivisione in classi

Categoria	Classe	dial-in 1/8 di miglio	dial-in 1/4 di miglio
E.T. Pro	A/1 A/2	7,49-6,50 8,49-7,50	12,99-12,00 13,99-13,00
E.T. Sportsman	A/3 A/4	9,49-8,50 > 9,50	14,99-14,00 > 15,00
E.T. Super Pro	B/1 B/2 B/3	indice 5,70 indice 6,30 indice 6,95	indice 8,90 indice 9,90 indice 10,90

6.1.5 - Carburante ammesso

Ad esclusione della categoria E.T.Sportsman (vedi paragrafo 3.1.1), sono utilizzabili quali combustibili tutti i tipi di benzina, il gasolio, il gas naturale, il propano, il metanolo,

l'etanolo ed il gasohol (miscela di benzina e metanolo oppure di benzina ed etanolo).

È vietato il nitrometano.

6.1.6 - Protossido di azoto

Sono ammessi anche sui motori sovralimentati gli impianti che erogano il protossido di azoto, purché essi possiedano i requisiti qui sotto descritti:

Gli impianti di erogazione del protossido di azoto devono essere certificati come conformi alle Norme vigenti dalla Ditta costruttrice o dal suo Rappresentante nazionale - nel caso di impianti prodotti al di fuori della Comunità Europea - e devono essere descritti da uno schema con disegno "esploso" dell'impianto completo. In conformità a tale schema, essi devono essere installati sul veicolo: ogni modifica dello schema di montaggio è vietata.

Sulle bombole deve figurare la punzonatura DOT-1800 libbre (124 bar) per gli impianti non italiani montati su vetture provenienti dall'estero guidate da piloti con licenza straniera; mentre per i prodotti nazionali vigono le norme dettate dal Ministero dei Trasporti circa l'omologazione dei recipienti sotto pressione. Si sottolinea il fatto che, secondo detta normativa, è vietato ricaricare sul territorio italiano bombole non omologate o con scaduta omologazione.

Le bombole devono essere montate in maniera sicura e stabile (non sono ammessi morsetti di gomma o vincoli flessibili o fasce di giunzione, cioè ogni tipo di vincolo che non sia schematizzabile come "incastro perfetto").

Il percorso del gas deve essere interamente realizzato con giunti e tubature "per alta pressione" in maglia d'acciaio, di tipo - cioè - approvato dalla FIA per fluidi in pressione.

È vietato qualsiasi sistema di riscaldamento delle bombole ad eccezione dei casi previsti dal Regolamento FIA.

Se le bombole di protossido di azoto sono situate nell'abitacolo, queste devono essere dotate di una valvola di sicurezza e l'abitacolo deve essere dotato di valvola di ventilazione con scarico all'esterno del veicolo.

6.2 - VETTURE E PILOTI AMMESSI ALLE GARE HEAD-UP (Accelerazione Pura)

6.2.1 - Requisiti dei veicoli.

Le caratteristiche estetiche, meccaniche e telaistiche dei veicoli ammessi devono essere ispirate al principio di "ammissibilità e tolleranza" che qualsiasi Pattuglia delle Forze dell'Ordine metterebbe in atto nel suo controllo su strada.

Allo scopo, è concesso al Concorrente di presentare, in occasione delle Verifiche Tecniche preliminari obbligatorie, qualsiasi attestazione scritta, rilasciata da Officina Meccanica legalmente costituita, comprovante l'aderenza dello stato del veicolo oggetto di verifica alla vigente Legislazione.

Non viene richiesto il passaporto tecnico.

6.2.2 - Verifiche Tecniche.

È facoltà dei Commissari Sportivi richiedere, in qualsiasi momento, la ripetizione delle Verifiche Tecniche, soprattutto in caso di incidente ed ogniqualvolta un legittimo dubbio consigli una ulteriore attenta verifica.

6.2.3 - Peso

Deve sempre essere verificato il peso del veicolo, con particolare riguardo alla rispondenza delle caratteristiche meccaniche, telaistiche ed estetiche al momento della verifica, con quelle dichiarate dal Costruttore, così come riportate sul Libretto di Circolazione.

Il peso del veicolo deve essere misurato con pilota a bordo, dotato di abbigliamento regolamentare, pieno di carburante e liquidi di lubrificazione e raffreddamento, accessori prescritti dal Codice della Strada (triangolo, giubbotto riflettente, retrovisori ed accessori riguardanti la sicurezza).

È consentito che il veicolo, all'atto della misurazione del peso, risulti privato di accessori non direttamente collegabili alle prestazioni: rientrano nella casistica eventuali trousse di attrezzi supplementari a quelli forniti dal Costruttore, impianti supplementari di diffusione del suono, coperture dei sedili aggiunte al rivestimento originalmente prodotto dal Costruttore.

Deve essere rimosso per tutta la durata della gara ogni accessorio che non possieda stabile collegamento con l'autotelaio.

6.2.4 - Carrozzeria

La carrozzeria dei veicoli ammessi deve essere quella originalmente prodotta e commercializzata al grande pubblico dal Costruttore per il modello specifico, così come risulta indicato nel Libretto di Circolazione; in particolare, non sono ammessi e devono essere rimosse, ove presenti e previa specifica approvazione dei Commissari Tecnici, le appendici aerodinamiche (spoilers, minigonne) after market che ragionevolmente possano determinare un miglioramento delle doti di trazione rispetto al modello originale, anche se tollerate nella normale circolazione dalle Pattuglie delle Forze dell'Ordine.

Sarà ritenuta ininfluente, ai fini del superamento delle Verifiche Tecniche, l'adozione di strumentazione supplementare a quella prevista per il modello originale dal Costruttore.

6.2.5 - Autotelaio

I veicoli ammessi alla Gara di Accelerazione Street Legal non devono presentare alcun tipo di modifica, elaborazione o ricollocazione di elementi dell'autotelaio se non previsti dal Costruttore e specificamente indicati nel Libretto di Circolazione.

In particolare:

a) Frizione: deve essere del medesimo tipo, marca, modello e dimensioni prevista dal Costruttore per lo specifico modello;

b) Cambio: deve essere del medesimo tipo (manuale od automatico) previsto dal Costruttore per il modello specifico; deve avere il medesimo numero di marce, ed i rapporti di trasmissione devono essere esattamente quelli previsti ed omologati dal Costruttore.
Sarà ritenuta ininfluente la modifica della leva usata per azionare l'inserimento delle varie marce, purché la lunghezza, l'impugnatura ed il materiale usato per la sua realizzazione non costituiscano pregiudizio per la sicurezza.

c) Albero di trasmissione, differenziale e rapporto al ponte: non sono tollerate modifiche di alcuna natura a questi elementi, salvo quelli previsti per la normale manutenzione. In particolare non può, in nessun caso, essere ammesso un diverso rapporto finale.

d) Sospensioni, ammortizzatori, barre di trazione e simili: devono essere collocati nella medesima posizione prevista dal Costruttore per lo specifico modello; devono essere delle medesime dimensioni; devono garantire la medesima corsa od escursione rispetto a quelli originali e la medesima rigidità.

6.2.6 - Ruote e pneumatici

Le ruote devono essere del medesimo tipo, diametro e larghezza di canale previsti dal Costruttore per il modello specifico.

Quando il Costruttore abbia omologato differenti misure riferite al cerchione è facoltà

del Concorrente montare il cerchio che ritiene migliore.

I pneumatici devono essere delle misure previste dal Costruttore quale equipaggiamento originale; è facoltà del Concorrente, qualora siano previsti ed omologati dal Costruttore differenti tipi di cerchione e/o pneumatici, montare la combinazione (purché prevista all'atto dell'omologazione del modello specifico da parte del Costruttore) che ritiene migliore.

In particolare è consentito, qualora siano disponibili sul Mercato al dettaglio su tutto il territorio nazionale, il montaggio di pneumatici a mescola morbida e battistrada ridotto od inesistente (pneumatici slicks o simili, purché in nessun caso ricostruiti o ricondizionati); il montaggio dei pneumatici slicks deve avvenire su cerchioni omologati ed il pneumatico stesso deve corrispondere alle misure omologate dal Costruttore per il modello specifico. In nessun caso potranno essere ammesse misure non rispondenti alle specifiche omologate dal Costruttore.

In caso di dubbio, i Commissari Tecnici dovranno far riferimento alle tabelle di accoppiamento cerchio/pneumatico, in vigore per il Gruppo N / F.I.A.

Pressione di gonfiaggio dei pneumatici: è consentita la pressione di gonfiaggio del pneumatico in misura ridotta al massimo del 5% rispetto a quella consigliata dal Costruttore del pneumatico per lo specifico modello di veicolo, al fine di favorire l'allargamento dell'impronta a terra e le doti di trazione.

È fatto obbligo al Concorrente di ripristinare la pressione di gonfiaggio ottimale per la circolazione su strada, all'atto dell'abbandono del terreno di gara.

6.2.7 - Motore.

Il motore deve essere inequivocabilmente quello montato dal Costruttore al momento della costruzione del veicolo.

Pertanto il numero di serie identificativo del motore deve essere esattamente quello riportato sul Libretto di Circolazione; il supporto fisico (targhetta, incisione) del numero di motore deve chiaramente ed inequivocabilmente essere quello fornito, apposto o montato dal Costruttore.

In caso di ragionevole dubbio, i Commissari configureranno l'infrazione di frode sportiva a carico del Concorrente che ha presentato il veicolo in oggetto.

Tutti i particolari accessori del monoblocco (albero motore, bronzine, bielle, pistoni, fasce elastiche, testata, guarnizioni, condotti di aspirazione e scarico, valvole, molle, bicchierini, bilancieri, carburatore od impianto di iniezione, candele, pompe per la benzina e l'olio, impianto elettrico, di raffreddamento e di lubrificazione) devono essere quelli specificamente previsti dal Costruttore per il modello specifico o, comunque ed in ogni caso, largamente disponibili al pubblico su tutto il territorio nazionale quali "ricambi" usualmente impiegati nella normale manutenzione di quel tipo di motore.

6.2.8 - Blueprinting.

I veicoli possono essere oggetto del programma di blueprinting che riguardi qualsiasi parte, complessivo o particolare del veicolo purché le lavorazioni effettuate risultino dettagliatamente descritte in documento specifico rilasciato da Officina Meccanica, Artigiano o Professionista regolarmente costituiti e riconosciuti sul territorio della Repubblica Italiana.

La descrizione delle lavorazioni deve essere dettagliata e può sempre essere allegata alla fattura o ricevuta fiscale rilasciata, purché i due documenti contengano precisi riferimenti che consentano l'immediato collegamento reciproco e l'inequivocabile identificazione del veicolo e del suo proprietario.

La descrizione delle operazioni effettuate durante il programma di blueprinting dovrà fare specifico e diretto riferimento allo stato, alle misure ed alle tolleranze rilevate prima della o delle lavorazioni ed a quello raggiunto dopo la o le lavorazioni: in tutti i casi deve anche essere citata la fonte (Manuale d'officina, copia di progetto, letteratura specifica) in base alla quale sono stati assunti riferimenti, misure e tolleranze che abbiano consigliato di procedere alle lavorazioni: è considerato altamente opportuno che il Concorrente, il quale presenti veicolo sottoposto a programma di blueprinting, alleghi "in visione" ai Commissari che procedono alle Verifiche Tecniche, tutto il materiale tecnico (letteratura) usato quale fonte per l'esecuzione materiale delle lavorazioni.

È caldamente consigliato ai Concorrenti che intendano valersi della facoltà di sottoporre il proprio veicolo a programma di blueprinting, contattare per iscritto, prima dell'inizio della/e Manifestazione/i, i Commissari incaricati delle Verifiche Tecniche, comunicando dettagliatamente i particolari od i complessivi che saranno oggetto delle lavorazioni e, quindi, di presumibile specifica ispezione.

È altresì incoraggiata l'applicazione del programma di blueprinting a tutto il veicolo essendo evidente che un motore di migliorata efficienza può logicamente provocare danni al sistema di trasmissione che non sia stato accuratamente controllato, e viceversa.

È data facoltà ai Commissari che effettuano le Verifiche Tecniche, di respingere il veicolo sottoposto a programma di blueprinting quando la documentazione presentata sia insufficiente, scarsamente dettagliata o faccia riferimento a fonti scarsamente attendibili e/o non verificabili con immediatezza.

6.2.9 - Carburante ammesso

Sono utilizzabili quali combustibili tutti i tipi di benzina, il gasolio, il gas naturale, il GPL. Nessun altro combustibile è ammesso.

Solo l'aria è ammessa quale comburente.

6.2.10 - Categorie e classi di cilindrata.

Per le vetture equipaggiate con motori a quattro cilindri, saranno previste le seguenti categorie:

HU/1	Trazione Posteriore e Cambio Manuale;
HU/2	Trazione Posteriore e Cambio Automatico;
HU/3	Trazione Anteriore e Cambio Manuale;
HU/4	Trazione Anteriore e Cambio Automatico.

Entro ciascuna categoria saranno previste le seguenti classi di cilindrata, ove - in caso di sovralimentazione - sarà applicato il coefficiente moltiplicativo k=1,7 per i motori alimentati da benzina o GPL, ed il coefficiente moltiplicativo k=1,5 per i motori alimentati da gas naturale o a gasolio:

fino a 1.000 cc.
Da 1.001 a 1.500 cc.
Da 1.501 a 1.999 cc.
Da 2.000 a 2.200 cc.
Da 2.201 a 2.500 cc.
Da 2.501 cc ed oltre

Per le vetture equipaggiate con motori a più di quattro cilindri, saranno previste le seguenti categorie:

HU/5	Trazione Posteriore e Cambio Manuale;
HU/6	Trazione Posteriore e Cambio Automatico;
HU/7	Trazione Anteriore e Cambio Manuale;

HU/8 Trazione Anteriore e Cambio Automatico.

Entro ciascuna categoria e con gli stessi coefficienti di equivalenza validi per le categorie da HU/1 a HU/4, saranno previste le seguenti classi di cilindrata:

fino a 3.000 cc.
Da 3.001 a 4.500 cc.
Da 4.501 a 6.000 cc.
Oltre 6.001 cc.

È data facoltà all'Organizzatore di prevedere nel Regolamento Particolare della Manifestazione particolari Classifiche riservate a particolari Categorie di Concorrenti e/o veicoli (esempi: Top Eliminator femminile; Top Eliminator per patenti o licenze speciali (H); Top Eliminator per vetture a trazione anteriore; eccetera).

6.2.11 - Requisiti dei Conduttori

I Conduttori devono essere in possesso della licenza di grado D o della licenza di grado C o CH nazionale, oppure di grado superiore (NS 3).

6.2.12 - Misure di sicurezza delle vetture e dei piloti

Si applica l'Allegato 8 dell'Annuario FIA.

Si rammenta che disposizioni regolamentari della F.I.A. sono chiarissime in materia e sono qui sommariamente richiamate nei loro aspetti salienti, laddove non siano prescritti specifici capi di abbigliamento o specifiche strutture di protezione sui veicoli.

a) le calzature devono essere prive di lacci ed il tacco non deve superare l'altezza due centimetri;
b) pantaloni, gonne e giacche o giubbotti devono essere privi di fibbie, ornamenti o catene e catenelle che possano impedire od ostacolare gestualità usuali e d'emergenza nella manovra di volante, cambio nonché quelle di sganciamento delle cinture di sicurezza e di apertura delle portiere;
c) guanti eventualmente calzati devono essere di tipo previsto per la guida di veicoli a motore;
d) è obbligatorio, per tutti i Concorrenti in Gara, indossare casco regolarmente omologato: al proposito è consentito la scambio tra Concorrenti purché tutti indistintamente lo indossino durante la propria tornata;
e) le cinture di sicurezza devono essere di tipo omologato e devono essere allacciate dal momento in cui il Pilota entra nelle corsie di immissione alla zona di burnout fino al rientro nella pit area;
f) è consigliata l'adozione di pantaloni di tela robusta (jeans) e di giubbotti in pelle con allacciatura zip che meglio difendono (temporaneamente) da eventuali possibili danni causati dal fuoco; assolutamente sconsigliati i tessuti sintetici facilmente infiammabili;

Il Direttore di Gara, i Commissari e lo Starter possono, a loro insindacabile giudizio, escludere dalla competizione il conduttore che indossi abbigliamento giudicato poco sicuro o dannoso alla condotta di guida.

L'esclusione per questi motivi non è suscettibile di reclamo od appello.

ART. 7 - PASSAPORTO TECNICO

ACI-CSAI rilascia un passaporto tecnico specifico per le vetture ET Pro ed ET Superpro che corrono nella specialità dell'accelerazione.

Pertanto, tali vetture non potranno partecipare a nessun altra specialità di gara, salvo deroghe particolari da citare espressamente sui regolamenti particolari di gara.

Il passaporto tecnico sarà rilasciato alle vetture anche non omologate FIA purché targate, con le modalità indicate alla lettera D) delle Norme e Regolamenti Diversi e limitatamente alla categorie per le quali il concorrente richiede l'inserimento, fermo restando che la vettura potrà partecipare anche nelle categorie più lente, ma mai in una più veloce.

Potrà essere utilizzato il modello di passaporto tecnico attualmente in vigore con la sola aggiunta del serbatoio di protossido di azoto tra i serbatoi dei carburanti (per le sole categorie ove tale carburante è ammesso), allegando al passaporto stesso una certificazione del costruttore o dell'installatore dell'impianto di protossido di azoto, dalla quale si evinca la conformità dell'impianto alle norme dettate per l'Italia dagli Organi competenti.

ART. 8 - TRACCIATI

Si applicano le norme di sicurezza dettate dalla FIA e da ACI-CSAI.

L'omologazione del tracciato è di tipo nazionale e viene effettuata da un tecnico incaricato dalla S/Commissione Ricerca e Sviluppo.

A codesta, l'organizzatore deve fare richiesta almeno un mese prima della gara, inviando una planimetria dettagliata ed in scala almeno 1:1000, dove siano riportati tutti gli apprestamenti di sicurezza previsti dalla normativa in vigore.

8.1 - TRACCIATI DELLE GARE E.T. (ad Handicap)

I tracciati delle gare di accelerazione sono rettilinei con larghezza costante pari ad almeno 14 metri (m. 4 per ciascuna corsia, m. 4 distanza minima tra le corsie, m. 1 per lato di banchina laterale minima) e lunghezza pari a 1/8 o 1/4 di miglio.

Sono ammesse pendenze longitudinali fino all'1% e pendenze trasversali fino al 2%, a condizione che il gradiente di pendenza non costituisca turbativa delle condizioni di aderenza dei veicoli in gara.

Nella zona di decelerazione, allo scopo di favorire il rallentamento e la fermata dei mezzi, la pendenza massima ammessa è pari al 5%.

Devono essere previste due corsie di rientro al paddock dal tracciato di gara, della larghezza minima di 2 metri ciascuna, possibilmente su asfalto, separate con barriere dal tracciato di gara (guard-rail, newjersey o simili) ed esterne a quest'ultimo; ove questo non fosse possibile, il rientro può essere effettuato lungo lo stesso tracciato, previa la sospensione della gara per tutta la durata della fase di rientro, sotto la responsabilità del Direttore di Gara.

8.1.1 - Spazi di decelerazione e di rispetto

Devono essere previsti, liberi da ogni ostacolo:

a) almeno 10 metri prima della linea di partenza;

b) se le vetture ammesse sono delle sole classi A/2, A/3, A/4 almeno 120 o 250 metri (rispettivamente su 1/8 ed 1/4 di miglio) dopo la linea d'arrivo, destinati alla decelerazione;

c) se sono ammesse anche vetture delle classi B, le distanze destinate alla decelerazione saranno almeno di 200 metri e 400 metri rispettivamente su 1/8 ed 1/4 di miglio.

Questi spazi devono possedere le stesse caratteristiche del tracciato di gara.

Per almeno ulteriori 50 metri al termine del tracciato di decelerazione, non sono ammessi ostacoli (muri e simili) ed è vietata la presenza di qualsiasi tipo di veicolo, ivi compreso lo stazionamento delle vetture che abbiano terminato la prova.

8.1.2 - Delimitazione degli spazi nella zona di allineamento e partenza

Nella zona di allineamento e partenza devono essere tracciate tre linee bianche o gialle perfettamente parallele: la distanza tra le linee è misurata al centro esatto della linea; si raccomanda che la linea tracciata non superi lo spazio occupato dalle cellule e relativi riflettori.

La distanza della linea di pre-staging dalla linea di partenza è di cm. 40,6; la distanza della linea di staging dalla linea di partenza è di cm. 17,8.

Si raccomanda che la linea di partenza sia tracciata con vernice resistente all'attrito o venga ridefinita in caso le partenza abbiano potuto sbiadirla in modo tale da non poter essere più visibile ai Conduttori.

Il semaforo multiluci deve essere sistemato al centro esatto della pista, sulla linea longitudinale che divide le due corsie, all'esatta distanza di venti piedi (metri 6,096) dalla linea di partenza.

8.1.3 - Sicurezza del pubblico

Il pubblico deve essere sempre confinato a debita distanza dal tracciato di gara.

Può essere ammesso dietro la linea di partenza e, dopo tale linea, in aree transennate che - dalla partenza - divergano con andamento rettilineo per una lunghezza di almeno 200 metri, con un angolo di almeno 20° rispetto all'asse longitudinale del tracciato di gara.

Nel punto più vicino alla linea di partenza, la distanza del pubblico deve essere di almeno 20 metri dal margine esterno della banchina; nel punto più lontano dalla linea di partenza, la distanza deve essere di almeno 60 metri dal margine esterno della banchina.

Il pubblico non è in ogni caso ammesso nella parte eccedente i 200 metri del percorso di gara e nel tratto di decelerazione successivo al traguardo di arrivo.

Ove queste distanze fossero ritenute - in sede di omologazione - sufficienti a garantire la sicurezza del pubblico, non è richiesta l'installazione di barriere particolari di protezione.

8.2 - TRACCIATI DELLE GARE HEAD UP (Accelerazione Pura)

8.2.1 - Pit area

La zona riservata ai Concorrenti deve essere dotata di entrata sorvegliata, indipendente da quella di accesso agli Spettatori.

La pit area deve essere dotata di impianto di diffusione sonora in modo che i Concorrenti possano chiaramente ricevere gli annunci e le chiamate autorizzati o richiesti specificamente dal Direttore di Gara e/o dallo Starter (quando questi sia altra persona).

La pit area deve essere dotata di una bilancia in grado di rilevare la massa del veicolo nelle condizioni dettate dal Regolamento.

8.2.2 - Corsie di Immissione in pista.

Detto percorso deve essere chiaramente delimitato a cura dell'Organizzatore, deve essere sorvegliato da apposito personale dell'Organizzazione e non può essere occupato, attraversato o usato dagli Spettatori quando sia in corso di svolgimento qualsiasi fase della competizione.

8.2.3 - Delimitazione degli spazi nella zona di allineamento e partenza

Nella zona di allineamento e partenza devono essere tracciate tre linee bianche o gialle perfettamente parallele: la distanza tra le linee è misurata al centro esatto della linea; si raccomanda che la linea tracciata non superi lo spazio occupato dalle cellule e relativi riflettori.

La distanza della linea di pre-staging dalla linea di partenza è di cm. 40,6; la distanza della linea di staging dalla linea di partenza è di cm. 17,8.

Si raccomanda che la linea di partenza sia tracciata con vernice resistente all'attrito o venga ridefinita in caso le partenza abbiano potuto sbiadirla in modo tale da non poter essere più visibile ai Conduttori.

Il semaforo multiluci deve essere sistemato al centro esatto della pista, sulla linea longitudinale che divide le due corsie, all'esatta distanza di venti piedi (metri 6,096) dalla linea di partenza.

8.2.4 - Dimensioni della Pista.

Le dimensioni della pista devono tenere conto di tre parametri fondamentali: lunghezza minima, larghezza minima di ogni corsia, pendenza sull'orizzontale.

La lunghezza minima della pista è, a sua volta, dipendente dalla lunghezza della base misurata che può essere di 1/8 di miglio, pari a m. 201,168 o di 1/4 di miglio pari a m. 402,336.

Alla base misurata deve essere aggiunta la zona di burnout ed allineamento, prima della linea di partenza, e la zona di decelerazione dopo la linea di arrivo.

8.2.4.1 - Tratta di allineamento e tratta di decelerazione

La tratta di allineamento precede la linea di partenza e dovrà avere una lunghezza minima di metri 25,00; la tratta di decelerazione successiva alla linea di arrivo dovrà avere una lunghezza minima di metri 400,00 nel caso di pista per 1/8 di miglio, di metri 800,00 nel caso di pista per 1/4 di miglio.

In entrambi i casi è raccomandato che il tratto di decelerazione termini in una zona sabbiosa od in un tratto ghiaioso, che ha lo scopo di fermare i veicoli che non fossero, per qualsiasi ragione, riusciti a fermarsi nella zona di decelerazione.

8.2.4.2 - Larghezza minima

Ciascuna delle due corsie non può, in nessun caso, avere una larghezza minore di metri 4,50; è raccomandato che, qualora la pista preveda la distanza del 1/4 di miglio, ciascuna delle due corsie sia larga almeno metri 6,00.

Ciascuna corsia deve essere affiancate da spazi di sicurezza larghi almeno quanto ognuna di esse, assolutamente privi di ostacoli fissi e categoricamente interdetti al pubblico. Questi spazi di sicurezza laterali devono essere allo stesso livello di quello delle corsie contigue della pista.

8.2.4.3 - Pendenza longitudinale e trasversale

La pendenza lungo l'asse longitudinale della pista fra la linea di partenza e quella di arrivo non può superare l' 1%.

Nella zona di decelerazione, allo scopo di favorire il rallentamento e la fermata dei mezzi, la pendenza massima ammessa è pari al 5%.

La pendenza trasversale della pista, dal bordo esterno della corsia di sinistra al bordo opposto della corsia di destra, deve essere nulla (piano assolutamente orizzontale).

8.2.4.4 - Percorso di ritorno alla zona di servizio

È raccomandata, in tutte le piste, la predisposizione di un percorso (parallelo od alternativo alla pista stessa), della larghezza minima di m. 4,00, che consenta ai veicoli che hanno terminato ogni prova, di rientrare nella zona di servizio; in caso di impossibilità strutturale (ad esempio, utilizzo di strada temporaneamente chiusa al traffico) è raccomandato che sia previsto, al termine della tratta di decelerazione, un luogo di raggruppamento (piazzale, parcheggio) controllato da almeno un Commissario, ove i veicoli rimangano in regime di Parco Chiuso per il successivo rientro nella pit area riservata ai concorrenti.

8.2.4.5 - Zona di burn-out

Ogni pista deve prevedere nella zona di burnout ed allineamento apposita fornitura di energia elettrica per l'alimentazione del sistema di partenza e cronometraggio.

Deve essere inoltre previsto l'approvvigionamento d'acqua, nel caso siano ammessi veicoli autorizzati per Regolamento ad effettuare il burnout.

Nella zona di allineamento deve essere prevista un'area di parcheggio riservato ai mezzi di soccorso (Ambulanza, Vigili del Fuoco), ai mezzi preposti all'ordine pubblico (Polizia di Stato, Municipale o Carabinieri), e ad un carro-attrezzi.

8.2.5 - Collocazione e protezione del pubblico

Agli spettatori deve essere riservato apposito spazio che consenta di assistere alle varie fasi della gara in condizioni di assoluta sicurezza; agli spettatori deve essere categoricamente impedito l'accesso alla zona di burnout ed allineamento, alla pista, alla zona di decelerazione, alla corsia di rientro.

Si applicano le norme previste per i tracciati delle gare E.T.(ad handicap).

Nel caso di impianti permanenti od in presenza di spazi sufficientemente ampi, ACI-CSAI potrà consentire l'accesso alla pit area riservata ai concorrenti, secondo le modalità e nei tempi stabiliti dall' Organizzatore di concerto con il Direttore di Gara.

L'accesso degli spettatori alla pit area potrà essere revocato per motivi di sicurezza, in via provvisoria o per tutta la durata della competizione, ad insindacabile giudizio del Direttore di Gara, anche su richiesta motivata dell'Organizzatore.

8.3 - NORME COMUNI

8.3.1 - Sicurezza del personale addetto

Gli Ufficiali di gara ed il personale di servizio sono ammessi entro gli spazi proibiti al pubblico, ma non devono stazionare fra la linea di partenza e gli 80 metri successivi alla linea di arrivo.

8.3.2 - Ulteriori apprestamenti di sicurezza obbligatori

È obbligatoria la presenza di:

- 1 carro attrezzi
- 1 mezzo veloce antincendio
- gli apprestamenti antincendio sulla linea di partenza e su quella di arrivo devono essere predisposti in conformità con le disposizioni dell'art. 8 Appendice H Regolamento FIA.

Deve essere prevista un'area coperta ed attrezzata per la direzione gara, la segreteria e le verifiche sportive, nonché un'adeguata area per le verifiche tecniche ante-gara.

8.3.3 - Apprestamenti sanitari

Si applica la NS 6 dell'Annuario ACI-CSAI.

ART. 9 - RILEVAMENTO DEI TEMPI

Può essere utilizzato solo il semaforo chiamato "Christmas Tree" (Albero di Natale) prescritto dal regolamento FIA.

Esso comporta una serie verticale di luci, in grado di mostrare ad ogni pilota il conto alla rovescia visivo e di rilevare con precisione al millesimo di secondo tutti i movimenti del veicolo schierato, a partire dall'inizio della procedura di partenza.

9.1 - RILEVAMENTO TEMPI DELLE GARE E.T. (ad Handicap)

Il transito sul traguardo può essere rilevato con fotocellule e la precisione del sistema

deve essere almeno al centesimo di secondo.

Nel caso di effettuazione della fase Quick Eight (vedi art. 8.1.4), il transito sul traguardo deve poter essere rilevato con precisione al millesimo di secondo.

I parametri temporali discriminanti, per ogni corsa, sono: il tempo di reazione (R/T), il tempo trascorso (E.T.).

Il tempo di reazione (R/T) è definito come l'intervallo di tempo impiegato dal veicolo per percorrere lo spazio compreso fra la linea di staging e quella di partenza.

Il tempo trascorso (E.T.) è definito come l'intervallo di tempo impiegato dal veicolo per percorrere lo spazio compreso fra la linea di partenza e quella di arrivo.

Può essere rilevata, inoltre, ed a scopo informativo e/o spettacolare, la velocità di uscita dalla base cronometrata. Tale velocità viene rilevata prima della linea di fine base, alla distanza di 66 piedi (corrispondenti a m. 20,117), dove deve essere tracciata una linea trasversale al senso di marcia.

Le distanze sono sempre definite al centro esatto di ogni linea tracciata sulla pista, in direzione parallela all'asse longitudinale della pista.

9.2 - RILEVAMENTO TEMPI NELLE GARE HEAD UP (Accelerazione Pura)

Il rilevamento dei tempi viene effettuato al millesimo di secondo.

ART. 10 - BREAK-OUT

10.1 – Nelle gare E.T. (ad handicap), se un pilota scende sotto al suo Tempo Dichiarato ("dial-in") predeterminato, si verifica lo "Sforamento" ("break-out"), che è una ragione di esclusione.

Se entrambi i veicoli di una tornata percorrono il tracciato di gara con un tempo inferiore al proprio Tempo Dichiarato, la vittoria andrà al pilota il cui break-out sarà stato minore.

Il break-out per partenza anticipata produce comunque l'effetto dell'esclusione immediata dalla gara.

10.2 – Nelle gare Head-Up (accelerazione pura) viene considerato il solo break-out per partenza anticipata, che produce l'effetto dell'esclusione immediata dalla gara.

ART. 11 - SVOLGIMENTO DELLE GARE

11.1 - SVOLGIMENTO DELLE GARE E.T. (ad Handicap)

11.1.1 - Prove libere ed ufficiali

Si dovranno svolgere in almeno due sessioni successive; nel corso di esse i Concorrenti "misureranno se stessi" sulla distanza ed al termine dichiareranno, al centesimo di secondo, il tempo di percorrenza che si impegnano a ripetere in gara (il loro E.T.=Elapsed Time).

Al termine della dichiarazione degli E.T., gli Ufficiali di Gara raggrupperanno gli E.T. dichiarati in intervalli di ampiezza pari ad un secondo ciascuno.

All'interno di questi intervalli, gli Ufficiali di Gara sorteggeranno gli accoppiamenti eliminatori (stilando una tabella detta Ladder) fra i conduttori che proseguiranno la gara ad eliminazione diretta.

Il criterio di qualifica cambia a seconda della tipologia di gara; esistono due tipologie: Bracket e per Indici. Bracket: la gara viene condotta sulla base dei tempi dichiarati dai concorrenti al centesimo di secondo. Il criterio di qualifica si basa sullo scostamento del tempo effettivo da quello dichiarato.

Indici: la gara viene condotta sulla base dei limiti minimi di tempo (indici) prestabiliti

per ogni classe. I concorrenti si iscrivono nella classe che ritengono più consona alle proprie prestazioni.

Il criterio di qualifica si basa sul tempo di reazione al segnale di VIA generato dal semaforo.

11.1.2 - Fasi eliminatorie e finale

In gara, ciascun conduttore deve percorrere il tracciato nell'E.T. dichiarato: chi anticipa la partenza, fa Break Out e viene eliminato; se entrambi gli sfidanti fanno Break Out rispetto all'E.T. dichiarato, viene eliminato chi dei due ha registrato lo scarto maggiore.

Il ritardo rispetto all'ET è il dato che fa classifica. In caso di medesimo ritardo rispetto all'E.T., discriminante è il tempo di reazione.

Al termine della fase eliminatoria, si passa alle fasi successive (ad eliminazione diretta), nelle quali vengono messi a confronto il conduttore migliore con il peggiore della fase precedente e così via.

11.1.3 - Classifiche finali

La classifica finale viene stilata in ordine decrescente per numero di passaggi vinti. Per risolvere i casi di ex aequo, verrà utilizzato il tempo di reazione alla partenza.

Vengono classificate per prime le vetture che hanno disputato l'incontro finale, a seguire le vetture che hanno disputato le semifinali, poi quelle che hanno disputato i quarti di finale, e così via.

11.1.4 - Quick Eight

Al termine delle gare E.T., qualora l'Organizzatore abbia ottenuto l'autorizzazione della S/Commissione Ricerca e Sviluppo (che sarà subordinata ad una specifica omologazione del tracciato prescelto), può essere effettuata una gara di accelerazione pura (Head Up) tra le prime otto vetture della classifica assoluta.

Questa gara, che si chiama Quick Eight (Q.8), vedrà 8 conduttori accoppiati secondo il criterio basato sull'E.T.: il primo con l'ultimo, il secondo con il penultimo, ecc.

Le eliminatorie verranno effettuate "testa a testa" senza handicap, né break out all'arrivo; ma mantenendo valide tutte le altre penalità (con particolare riguardo alla partenza anticipata). Passa il turno chi per primo taglia il traguardo.

Indipendentemente dal tempo impiegato, il vincitore assoluto risulterà colui che avrà tagliato per primo il traguardo nella finale.

Per partecipare alla Q.8 la vettura dovrà trovarsi nella stessa configurazione delle verifiche tecniche ante-gara ed il pilota dovrà essere in possesso della licenza ACI-CSAI di conduttore almeno di categoria "C" nazionale (NS 3).

Il tempo di arrivo verrà rilevato al Millesimo di secondo.

11.2 - SVOLGIMENTO DELLE GARE HEAD-UP (Accelerazione Pura)

11.2.1 - Pit Area.

Nella pit area non vige il "regime di parco chiuso"; in questa area, i Commissari effettuano le verifiche tecniche; durante lo svolgimento di queste ultime, è ammessa la presenza del Conduttore e del solo personale al suo servizio, di ogni atto del quale il Concorrente è personalmente responsabile.

11.2.2 - Immissione in pista.

Dopo la chiamata del Direttore di Gara o dello Starter i Conduttori sono tenuti ad imboccare il percorso che dalla pit area porta alla zona di burnout e allineamento.

Il Direttore di Gara e/o lo Starter avranno cura di far ripetere la chiamata ai Concorrenti, notificando il tempo entro il quale la mancata presentazione verrà considerata quale

“rifiuto” con conseguente eliminazione da ogni successiva fase di Gara.

11.2.3 - Burnout.

Il “burnout” è la fase di riscaldamento dei pneumatici montati sulle ruote motrici.

Il burnout si effettua facendo brevemente “sgommare” le motrici affinché la mescola raggiunga la temperatura ottimale per poter assicurare la miglior trazione possibile.

Il burnout può prevedere una fase di pulitura dei pneumatici che deve avvenire in una pozza ricoperta da un sottile velo d’acqua (se esiste un avallamento predisposto, profondo un paio di centimetri): detta pratica assume il nome di “wet-burnout” o “riscaldamento bagnato” ed ha lo scopo di pulire, da eventuali impurità raccolte nel tragitto tra pit area e zona di staging, le gomme a mescola morbida.

La fase successiva è rappresentata dal “dry-burnout” o burnout vero e proprio che deve avvenire sulla pavimentazione asciutta.

Le fasi del burnout devono essere chiaramente indicate e specificate nel Regolamento Particolare della Manifestazione con esplicito riferimento alle Classi di veicoli cui tale procedura è consentita.

Il burnout è, comunque ed in ogni caso, consentito esclusivamente a veicoli le cui motrici siano dotate di pneumatici “slicks” od a mescola morbida, privi di battistrada, da usare esclusivamente durante la Manifestazione.

Il burnout può essere effettuato con l’assistenza di una sola persona, appositamente designata all’atto dell’iscrizione, alla quale è vietato categoricamente, pena la squalifica del pilota, toccare, trattenere o spingere il veicolo. Tale persona può essere autorizzata esplicitamente dal Direttore di Gara e/o dallo Starter ad interventi sul veicolo solo ed esclusivamente in caso dello spegnimento del motore: nella fattispecie, seguendo le indicazioni fornite dal Direttore di Gara e/o dallo Starter il veicolo potrà essere invitato a presentarsi successivamente, perdendo in tutti i casi i diritti di scelta della corsia eventualmente acquisiti.

11.2.4 - Scelta della corsia.

La scelta della corsia di destra o di sinistra è facoltà del Conduttore ad ogni tornata: è riservata esclusivamente a colui (colei) il quale (la quale) abbia fatto registrare il tempo migliore, rispetto all’avversario, nella fase precedente di Competizione.

Durante le Prove Libere le corsie sono assegnate, ad insindacabile giudizio del Direttore di gara e/o Starter, d’autorità o mediante il “lancio della monetina”: se l’apparato elettronico di rilevazione delle partenze e dei tempi lo consente, le corsie verranno assegnate dal programma di casualità (“random”) installato. Rimane diritto del Conduttore, durante le Prove Libere, effettuare almeno una tornata su ognuna delle due corsie.

11.2.5 - Allineamento.

Terminata la eventuale fase di burnout, e, comunque ed in ogni caso, seguendo le indicazioni del Direttore di Gara o dello Starter o di Commissario a ciò incaricato, i Conduttori si devono presentare alla fase di allineamento, nelle immediate vicinanze del Christmas Tree: il Conduttore deve essere solo a bordo, con gli indumenti prescritti dalle norme di sicurezza già indossati e le cinture di sicurezza allacciate.

Il veicolo che si presenta alla partenza deve chiaramente ed inequivocabilmente riportare il numero di gara ed un simbolo, contrassegno od adesivo che certifichi l’avvenuta Verifica Tecnica con esito positivo.

il Direttore di Gara o lo Starter, in mancanza di questi elementi, possono invitare il Conduttore ad abbandonare la zona di staging: il veicolo verrà escluso dalla competizione

per rifiuto tecnico.

È vietato a qualsiasi membro del team del Conduttore, in mancanza di specifica autorizzazione del Direttore di gara, il superamento della zona di burnout: un Commissario sarà incaricato di indicare chiaramente il limite di accesso a tutti i membri del team.

Tale limite si può ragionevolmente individuare al termine delle corsie di immissione in pista.

Il Conduttore deve allineare le ruote anteriori del veicolo tra le linee di pre staging e staging seguendo l'invito dello Starter, aiutandosi con l'osservazione delle due luci bianche poste in cima al Christmas Tree e/o mediante l'osservazione delle parabole dei riflettori delle cellule fotoelettriche.

La fase di allineamento non può prevedere alcun aiuto esterno, salvo quello eventualmente fornito dallo Starter o suo Assistente, e deve avvenire entro un ragionevole periodo di tempo, comunque quantificabile in un massimo di trenta secondi.

L'allineamento è considerato compiuto e corretto quando entrambe le luci di pre staging e staging sono accese per tutte e due le corsie.

11.2.6 - Partenza.

Il segnale di partenza, caratterizzato dall'accensione della luce verde sul Christmas Tree,

avviene soltanto quando, a insindacabile giudizio dello Starter, entrambi i Concorrenti sono correttamente allineati.

L'accensione della green light (luce verde) avviene dopo che le amber lights (luci gialle) si sono accese ad intervalli di cinquanta centesimi di secondo l'una dall'altra: dall'accensione della più bassa delle amber lights a quella della green light intercorrono ancora cinquanta centesimi di secondo; dall'accensione della prima amber light alla green light, il Conduttore ha, dunque, un secondo e mezzo di tempo per prepararsi alla partenza.

Nel caso di partenza anticipata rispetto all'accensione della green light, sul Christmas Tree si accende automaticamente (senza l'intervento dello Starter) la red light (luce rossa) che è sempre, in tutti i casi, segnale di esclusione immediata dalla competizione.

Il Conduttore incappato nella red light è comunque autorizzato a percorrere la base misurata (1/8 od 1/4 di miglio) fino alla zona di decelerazione dove si comporterà esattamente come se fosse un pilota qualificato.

Il comportamento scorretto in pista, successivo al caso di red light, può essere sanzionato d'ufficio dal Direttore di gara e sottoposto a ratifica dei Commissari sportivi.

11.2.7 - Base misurata e zona di decelerazione.

Durante lo svolgimento della Manifestazione, sul tracciato di gara e nella zona di decelerazione è assolutamente proibito superare le linee di delimitazione delle corsie.

L'accidentale superamento della linea di mezzeria e/o di delimitazione laterale comporta l'esclusione dalla competizione, anche se conseguenza di caso di guasto meccanico.

È altresì proibito percorrere la pista in senso inverso se non specificamente autorizzati dal Direttore di Gara e soltanto nel caso in cui la pista debba essere usata per il rientro dei mezzi che hanno completato la tornata.

La disposizione non si applica, ovviamente, ai mezzi di soccorso (Ambulanze e veicoli dei Vigili del Fuoco o delle Forze di Polizia) in caso sia necessario il loro intervento. In tale ipotesi lo Starter dovrà assolutamente astenersi dall'azionare il Christmas Tree e provvedere immediatamente alla sospensione delle partenze, anche in mancanza di specifica disposizione del Direttore di Gara.

11.2.8 - Rientro alla pit area.

Se la pista è dotata di apposita corsia di rientro (“retour road”), il Conduttore, al termine di ogni tornata, deve immediatamente imboccare, salvo diversa segnalazione del Commissario incaricato, la corsia di rientro sulla quale è consentita la velocità massima di 40 (quaranta) chilometri orari: il superamento del limite di velocità sulla retour road, può essere sanzionato dal Direttore di Gara fino alla esclusione dalla manifestazione, nel caso di guida pericolosa. Per le sanzioni comminate in questo specifico caso, non è prevista la possibilità di appello.

Laddove il campo di gara non contenga la retour road, dovrà essere chiaramente indicato, nel Regolamento Particolare della Manifestazione, il percorso alternativo da seguire per raggiungere la pit area od il sito nel quale i Concorrenti sono autorizzati a sostare in attesa delle indicazioni del Direttore di Gara.

Nel sito di raggruppamento e lungo il percorso alternativo, le vetture sono sempre considerate in “regime di Parco Chiuso” con la proibizione assoluta di qualunque intervento su qualsiasi elemento interno od esterno del veicolo.

Eventuali situazioni particolari (spegnimento del motore o guasti meccanici intervenuti dopo il completamento della tornata) devono immediatamente essere segnalate al Direttore di Gara mediante un drappo bianco agitato, o la mano di taglio all’altezza della gola, o comunicazione verbale del pilota o di un membro del team. ll Direttore di Gara provvederà a disporre gli interventi più opportuni e/o le comunicazioni del caso ai Commissari ed ai Cronometristi.

11.2.9 - Prove libere

Deve essere prevista la possibilità di provare le Procedure di Gara e di familiarizzare con il sistema di partenza basato sul semaforo multiluci.

Allo scopo l’Organizzatore dovrà prevedere tornate di prova che non potranno essere inferiori ad un minimo di tre per ogni pilota iscritto, accettato†e verificato.

Durante lo svolgimento delle prove libere il Conduttore deve avere la possibilità di effettuare almeno una tornata su ciascuna delle due corsie della pista.

Al termine delle tornate di Prove Libere dovrà essere calcolata la media aritmetica dei tempi fatti registrare da ogni singolo conduttore: tale media (e non il miglior tempo od il peggiore) varrà per la compilazione dell’elenco delle migliori medie dei tempi fatti registrare da tutti i Conduttori che abbiano effettuato le prove libere prescritte.

Da tale elenco viene estratto il “campo dei qualificati” alla fase eliminatoria, come descritto nel paragrafo 7.5.

Gli abbinamenti per le partenze durante le prove libere saranno casuali (lancio della monetina o software di abbinamento “random”).

11.2.10 - Partenze singole.

Qualora il campo di iscritti, qualificati o semifinalisti sia composto da un numero dispari di Concorrenti, una tornata dovrà essere disputata da un solo concorrente, il quale la effettuerà “in solitario”.

Tutte le disposizioni relative alle Procedure di Gara ed ogni altra disposizione regolamentare rimangono in vigore, ivi compresa la red light in caso di partenza anticipata, l’esclusione in caso di sconfinamento della corsia e le norme da rispettare per il rientro alla pit area.

11.2.11 - Handicap.

“Handicap” è l’abbuono espresso in secondi e centesimi di secondo di cui gode il pilota

che viene abbinato in partenza ad un avversario che abbia realizzato tempi inferiori nelle fasi precedenti alla gara.

In particolare, l'handicap può dover essere applicato alle Eliminatorie, nel caso di ristretto numero di partenti.

In tal caso, esso sarà calcolato sulla base della media dei tempi fatti registrare da ciascun conduttore nelle Prove libere.

Ad esempio: si dia il caso di due concorrenti, l'uno denominato "A" alla guida di utilitaria di 1.000 cc. e l'altro denominato "B" alla guida di vettura con cilindrata di 1.600 cc.

Ipotizzando i seguenti tempi, ossia la somma del tempo di reazione (R/T) al verde e del tempo impiegato a percorrere la distanza regolamentare (E.T.), fatti registrare nelle Prove Libere:

Conduttore"A": 20".10; 19".95; 19". 70.

La media aritmetica dei tempi risulta essere 19".92 (arrotondata per eccesso).

Conduttore "B": 18".05; 17".65; 17".45.

La media aritmetica dei tempi risulta essere 17".72 (arrotondata per eccesso).

La differenza tra le due medie è: 19".92 - 17".72 = 2".20 (due secondi e venti centesimi).

Tale misura rappresenta l'abbuono (handicap) da concedere al pilota "A" nel caso sia opposto in una tornata qualsiasi al Concorrente "B".

L'abbuono sarà imputato tramite apposito software per ottenere l'accensione sfalsata sulle due corsie, oppure calcolato sottraendolo al tempo reale fatto registrare dal concorrente "A", in caso non sia fruibile l'applicazione automatica tramite software.

Nel corso di Semifinali e Finali è facoltà del Conduttore avvalersi della possibilità di "dichiarare" il tempo ("to dial"): detto tempo, espresso in secondi e centesimi di secondo non potrà, in nessun caso, essere inferiore al tempo più basso fatto registrare dal pilota, durante una qualsiasi fase della competizione, ivi comprese le Prove Libere.

La "dichiarazione" deve essere chiaramente visibile allo Starter e/o suo eventuale Assistente, e deve essere esclusivamente riportata sul parabrezza della vettura: possono essere usate vernici ("bianco di Spagna") o cartelli fissati in modo che non possano assolutamente spostarsi durante tutte le fasi della competizione. La dichiarazione deve anche essere visibile o comunicata (mediante l'impianto di diffusione sonora o segnalazione visiva) al Conduttore che è opposto, sull'altra corsia, dal pilota che si avvale della facoltà. La dichiarazione non deve in alcun modo ostacolare la visuale del Conduttore.

In nessun caso, quando i piloti si avvalgano della facoltà di dichiarare il tempo, il tempo registrato durante la specifica tornata può essere inferiore al tempo dichiarato: l'eventualità è chiamata "breakout" e comporta la squalifica immediata.

Nel caso entrambi i Conduttori incorrano nel "breakout" viene dichiarato vincitore colui il quale ha il minor margine di errore rispetto al tempo dichiarato, qualsiasi esso sia.

Il Regolamento Particolare della Manifestazione deve riportare con chiarezza la possibilità di applicazione degli handicaps, quando previsti, e/o la opportunità di dichiarare i tempi. È facoltà dell'Organizzatore, purché ciò risulti inequivocabilmente nel Regolamento Particolare, limitare l'applicazione degli handicaps a ben determinate Classi, a particolari fasi (es. solo le Finali) della Manifestazione; è altresì facoltà dell'Organizzatore condizionare l'applicazione degli handicaps e/o delle dichiarazioni, al raggiungimento di un numero minimo o massimo di Coduttori che risultino iscritti prima dell'apertura delle Prove Libere.

La scelta effettuata dall'Organizzatore nell'applicazione degli handicaps o delle dichiarazioni dei tempi dovranno preventivamente essere accettate dagli incaricati del cronometraggio; tale accettazione deve essere comunicata alla C.S.A.I. congiuntamente alla dichiarazione di conformità dell'eventuale apparato elettronico di rilevazione e registrazione dei tempi, all'atto della presentazione del Regolamento Particolare della Manifestazione.

11.2.12 - Eliminatorie.

La competizione ha inizio con la fase eliminatoria. Essa è un torneo ad eliminazione tra un dato gruppo di piloti iscritti in ogni Classe.

Alle fasi Eliminatorie sono ammessi soltanto i Conduttori compresi nel "campo dei qualificati" stilato alla fine delle Prove Libere.

Sono ammessi alle Eliminatorie un massimo di trentadue concorrenti, oppure sedici concorrenti, oppure otto concorrenti per ogni classe.

Le Eliminatorie prevedono che il Conduttore primo classificato sia abbinato all'ultimo classificato in una tornata; il Conduttore secondo Classificato sarà abbinato al penultimo nella tornata successiva; il Conduttore terzo classificato opposto al terzultimo, e così via.

Alla fase successiva risulteranno ammessi i vincitori di ciascun confronto diretto.

11.2.13 - Semifinali e Finali.

Applicando il medesimo metodo descritto per le Eliminatorie, il numero di concorrenti si dimezzerà ad ogni fase successiva.

Saranno rigorosamente rispettate le Procedure riguardanti la scelta della corsia e degli abbinamenti per ogni tornata.

Le Finali hanno termine quando si avranno soltanto due piloti qualificati per il Final Run.

11.2.14 - Final Run.

È la tornata, durante lo svolgimento della quale verrà proclamato il "Top Eliminator" di Classe; essa si svolge quando sono rimasti solo due Concorrenti.

11.3 - NORME COMUNI

11.3.1 - Interruzione della gara

Verrà considerata conclusa la gara qualora venga raggiunto almeno il completamento di tutte le fasi eliminatorie; in questo caso verranno considerate valide le classifiche fin lì redatte.

Verrà considerata invece nulla la gara (e quindi da ripetere) qualora venga interrotta prima del completamento delle fasi eliminatorie.

11.3.2 - Numeri di gara

Deve essere aggiunta, al numero di gara, una sigla diversa corrispondente ad ogni diversa classe, dopo che sia stata definita la suddivisione delle classi.

11.3.3 - Reclami/appelli

Si applicano le norme del Regolamento Nazionale Sportivo.

Non sono però ammessi reclami di natura tecnica; pertanto non devono essere previsti né il "parco chiuso", né le verifiche post-gara.

11.3.4 - Premi

Devono essere previsti premi d'onore che vanno dichiarati dall'Organizzatore nel Regolamento Particolare di Gara.

ART. 12 - UFFICIALI DI GARA

12.1 - UFFICIALI DI GARA NELLE GARE E.T. (ad Handicap)

Per la gestione di tali gare di accelerazione è necessaria la presenza di:

- un Direttore di Gara
- un Giudice Unico, nominato da ACI-CSAI e scelto tra gli albi dei Commissari Sportivi Nazionali
- un Commissario Tecnico, nominato da ACI-CSAI e scelto tra gli albi dei Commissari Tecnici Nazionali
- un Verificatore Sportivo
- un Verificatore Tecnico
- una Segreteria di Manifestazione
- un congruo numero di Commissari di Percorso (albo provinciale)
- Cronometristi dell'Associazione provinciale F.I.Cr. (facoltativi)

12.2 - UFFICIALI DI GARA NELLE GARE HEAD UP (Accelerazione Pura)

Per la gestione di tal gare vige quanto detto nell'art. 9.1 con l'eccezione del Giudice Unico che verrà sostituito dal Collegio dei Commissari Sportivi nominati da ACI-CSAI.

ART. 13 - CALENDARIO

Il calendario Nazionale deve prevedere un intervallo di tempo minimo tra due gare di accelerazione pari a 14 giorni.

ART. 14 - REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA

La Commissione Abilità di ACI-CSAI predispone due diversi Regolamenti Particolari standard per le gare di accelerazione e curerà l'approvazione dello stesso.

Eventuali modifiche proposte dall'Organizzatore a tale Regolamento standard possono essere approvate da ACI-CSAI sentita la Commissione Abilità.

Gli Organizzatori interessati a tali manifestazioni dovranno fare richiesta del modello standard di Regolamento Particolare di Gara alla Segreteria della Commissione Abilità - Via Solferino, 32 - 00185 Roma (tel. 06-4998.2820) o scaricarlo dal sito web ACI-CSAI www.csai.aci.it.

ART. 15 - STAMPA E CONSERVAZIONE DEI DATI

Gli Organizzatori i cui apparecchi elettronici di rilevamento dei tempi e delle velocità lo consentono, sono invitati a trasmettere alla Commissione di ACI-CSAI copia della documentazione raccolta.

Essa sarà utile, come base statistica, alla futura adozione e regolamentazione di “indexes” da applicare alla regolamentazione della Gara di Accelerazione per vetture di produzione nazionale ed europea.

CAPITOLO III

RACING START
REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO

PREMESSA

L'obiettivo che tale formula si prefigge è quello di consentire un approccio facilitato sia dal punto di vista sportivo che tecnico al mondo dell'automobilismo agonistico, utilizzando vetture stradali. A tal proposito sono stati individuati modelli di vetture di grande produzione con concessioni tecniche molto limitate (vedi regolamento tecnico).

La Racing Start è stata ideata quale nuovo gruppo di vetture che può partecipare alle seguenti specialità:

- Ronde, Rally Day, Rally Nazionali (compresi quelli valevoli per il Trofeo Rally Nazionali);
- Rally CIR (escluse titolate FIA), WRC, Trofeo Rally Terra e rally internazionali non titolati (su richiesta dell'organizzatore)
- Gare di velocità in salita
- Gare di velocità in circuito
- Slalom
- Formula Challenge
- Gare sperimentali: (CIVS e altre gare di velocità e accelerazione su mini impianti ed accelerazione)

Nello spirito propedeutico dell'iniziativa, sono previste le seguenti Coppe ACI-CSAI: velocità in circuito, slalom e rally (limitatamente ai rally validi per il Trofeo Rally Nazionali). Nella velocità in salita sono previste la coppa TIVM e la titolazione di campionato italiano nel CIVM. I partecipanti potranno comunque ottenere punteggi per i Campionati Regionali.

1ª SEZIONE

ART. 16 - CONCORRENTI/CONDUTTORI:

Sono ammessi, in tutte le specialità sopra descritte in premessa tutti i titolari delle seguenti licenze ACI-CSAI:

- Concorrente persona fisica
- Concorrente - conduttore A internazionale
- Concorrente - conduttore B internazionale
- Conduttore "Internazionale C/R" / "C Nazionale Senior"
- Conduttore "C Nazionale"
- Concorrente/Conduttore "Nazionale D"
- Concorrente/Conduttore "C Nazionale H"

Possono partecipare solo i conduttori che non siano mai stati inseriti negli elenchi dei piloti prioritari rallies di qualsiasi grado negli ultimi cinque anni.

ART. 17 - VETTURE AMMESSE:

Sono ammesse vetture anche non targate (escluso nei Rally, Ronde e Rally Day in cui devono rispettare l'art. 2.1.2 NS 11) ma con numero di telaio impresso in origine dalla Casa costruttrice, che fossero regolarmente commercializzate dal 1995.

ART. 18 - ISCRIZIONI ALLE GARE:

I Concorrenti dovranno attenersi alle modalità di iscrizione specificate sull'Annuario ACI-CSAI e sui regolamenti particolari di gara delle relative manifestazioni.

ART. 19 - TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE:

L'ammontare delle tasse d'iscrizione è indicato nella NS 2.

ART. 20 - OBBLIGHI GENERALI:

20.1 - Norme regolamentari

I Concorrenti/Conduttori partecipanti alla "Racing Start" dovranno rispettare scrupolosamente le norme relative alle specialità di appartenenza.

20.2 - Documenti

Essi dovranno obbligatoriamente possedere ed esibire i seguenti documenti:

- patente di guida in corso di validità (limitatamente alle gare che non si svolgono in circuito chiuso)
- licenza ACI-CSAI di concorrente/conduttore
- certificato medico di idoneità agonistica
- tessera di socio ACI
- passaporto tecnico

Per la conformità tecnica della vettura al regolamento di categoria il concorrente dovrà essere munito di uno o più documenti seguenti,affinché possa dimostrare la conformità di ogni singolo pezzo della vettura:

- Libretto di circolazione
- Libretto uso e manutenzione
- Scheda Tecnica redatta a cura del concorrente e verificata da un Commissario Tecnico Nazionale abilitato dalla CSAI.
- Manuale d'officina completo di dati tecnici
- Dossier tecnico di omologazione.

Gli stessi dovranno essere presentati alle verifiche sportive e tecniche ante gara e ad ogni richiesta degli Ufficiali di Gara, durante il corso della manifestazione.

In sede di verifica tecnica d'ufficio o su reclamo, in caso di contestazione o di carenza documentale, si procederà per comparazione con il pezzo corrispondente di serie, che sarà identificato attraverso il numero di telaio della vettura

20.3 - Rifornimento di carburante

Per il rifornimento di carburante si applicano le disposizioni previste nella NS 24 CAP IV articolo 6 del regolamento tecnico Racing Start

ART. 21 - ORDINE DI PARTENZA:

- Rally: classi RSTB2, RSTW, RSTB1, RS4, RS3, RSD partono dopo le N2, FN2 e R1; classi RS2 e RS1 partono dopo le N0.
- Velocità in salita e slalom: prima del Gruppo N.
- Velocità in circuito e Formula Challenge: a discrezione del Direttore di Gara preferibilmente dopo il Gruppo N. I partecipanti avranno a disposizione due turni di prova, nelle gare in cui sono previsti.

Il pilota partecipante al Gr. Racing.Start deve essere inserito anche nella classifica assoluta di gara.

ART. 22 - VERIFICHE, RECLAMI ED APPELLI:

Sono ammessi reclami di carattere tecnico limitatamente a quanto riportato nei documenti previsti nel precedente art. 5.2; per quanto riguarda le verifiche tecniche sulle vetture, potranno essere disposte d'ufficio, oppure su reclamo del concorrente art. 171 RNS.

ART. 23 - CLASSIFICHE:

In ogni manifestazione vanno stilate le seguenti classifiche: assoluta di gruppo e di classe inoltre verrà estrapolata una classifica UNDER 25, limitatamente alle gare di CIVM e TIVM senza distinzione di classe fra tutte le vetture "Racing Start".

ART. 24 - PREMI:

Gli organizzatori dovranno prevedere premi d'onore da assegnare ai primi tre classificati di ogni classe. I Conduttori devono obbligatoriamente essere presenti alla cerimonia delle premiazioni.

Al termine della stagione sportiva verranno assegnati i seguenti premi: Coppa ACI-CSAI velocità in circuito, Trofeo TIVM e Campionato Italiano CIVM velocità in salita, Coppa ACI-CSAI Rally e Coppa ACI-Csai Slalom come di seguito specificato: Coppa ACI-Csai Velocità in circuito racing start: Verrà assegnata una Coppa ACI-Csai Velocità in Circuito in tutte le manifestazioni in circuito in cui è ammessa la partecipazione delle vetture racing start; per l'attribuzione del punteggio e della Coppa vale quanto riportato al punto 2) del presente articolo della sotto riportata coppa ACI-Csai Rally.

1) Coppa TIVM e Campionato CIVM: vedi ns 1 velocità in salita.
2) Coppa ACI-Csai Rally: Per l'aggiudicazione della Coppa ACI-Csai Rally saranno valide unicamente le partecipazioni ai rally validi per il Trofeo Rally Nazionali; Tali coppe ACI-Csai si svolgeranno e saranno assegnate in base a quanto riportato nella NS 1 art. 7 e seguenti, art. 8 e seguenti ed NS 11 art. 2.1.6.
3) Coppa ACI-Csai Slalom: vedi NS 1.

ART. 25 - NORMATIVE E MODIFICHE:

I riferimenti normativi richiamati nel presente regolamento sono consultabili nelle pubblicazioni FIA e ACI-CSAI o nei siti Internet www.fia.com e www.csai.aci.it

Le eventuali modifiche ed integrazioni al Regolamento Sportivo e Tecnico saranno pubblicate nel sito ACI-CSAI.

REGOLAMENTO TECNICO

2ª SEZIONE

ART. 26 - VETTURE AMMESSE CLASSI

Tutte le vetture ammesse, indipendentemente dal possesso o no di un omologazione nazionale o internazionale, dovranno essere vetture Turismo di serie in commercio dal 1995 (fanno fede le riviste "quattroruote" ed "auto", dalle quali deve risultare che dal 1995

in poi la vettura era distribuita in vendita in Italia attraverso il proprio costruttore; sarà onere e cura del concorrente possedere le suddette riviste dove risulti in listino la propria vettura), suddivise nelle seguenti classi:

Benzina non sovralimentate fino a 2000 cc così suddivise:

RS1: fino a 1150
RS2: da 1151 a 1400
RS3: da 1401 a 1600
RS4: da 1601 a 2000

Benzina sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 1600 cc. così suddivise:

RSTB1: fino a 1400 cc.
RSTB2: da 1401 a 1600 cc.
RSTW: vetture con doppia sovralimentazione mista (turbo + compressore volumetrico) con cilindrata geometrica fino a 1600 cc.

RSD: Diesel aspirate o anche sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 2000 cc.

Sono ammesse vetture con due sole ruote motrici, omologate per la normale circolazione con un minimo di 4 posti, che siano state o siano commercializzate dalla Casa Costruttrice.

Per i modelli di vettura non potranno essere utilizzate le versioni cabriolet.

ART. 27 - MODIFICHE E AGGIUNTE AUTORIZZATE OD OBBLIGATORIE

27.1 - Tutte le modifiche non espressamente autorizzate sono vietate. (art. 252.1.1 Allegato J)

Sono consentiti solo i lavori necessari alla normale manutenzione della vettura o alla sostituzione di pezzi deteriorati per usura o per incidente. Al di fuori di queste autorizzazioni, ogni pezzo deteriorato per usura o per incidente può essere sostituito soltanto con un pezzo originale identico al pezzo danneggiato. Le vetture saranno identificate dal numero di telaio che servirà come riferimento per determinare il modello di vettura.

Tutte le modifiche non espressamente autorizzate dal presente regolamento tecnico racing start sono vietate.

27.2 - Peso minimo

Il peso minimo delle vetture, in assetto da gara, è quello stabilito dal costruttore per la vettura "a vuoto in ordine di marcia", così come riportato nel manuale d'officina o nel libretto d'uso e manutenzione o nel dossier tecnico di omologazione o nel libretto di circolazione, al quale possono essere detratti 250 kg.

È vietato l'uso di qualsiasi tipo di zavorra.

In caso di verifica, in qualunque momento della competizione, il peso reale della vettura, senza persone o bagaglio a bordo e senza alcuna aggiunta di liquidi o attrezzi, dovrà essere conforme o maggiore del peso minimo previsto.

27.3 - Motore

Il motore e tutti gli impianti (carburatori, centralina di accensione, iniezione e sonde, captatori, tubazioni, cavi ed impianto elettrico e relativi accessori) devono restare assolutamente di serie.

Sono consentiti i ricambi non originali per la cartuccia del filtro aria, intercambiabile nella scatola originale, le candele d'accensione e le cartucce del filtro olio e carburante.

I supporti del motore e della scatola del cambio devono essere originali od omologati, se

essi sono originali, il materiale degli elementi elastici è libero.

Solo il software delle centraline di accensione ed iniezione è libero, mentre la scheda elettronica e tutto l'hardware devono rimanere quelli istallati di serie dal costruttore.

È consentita l'aggiunta di un comando supplementare per la messa in funzione dell'elettroventilatore del radiatore di raffreddamento del motore.

Sono autorizzate le paratie antisciacquio nella coppa dell'olio, purché esse non modifichino la struttura meccanica della coppa (è cioè vietata ogni sottrazione di materiale che determini l'indebolimento della resistenza meccanica della coppa o che abbia lo scopo di alleggerirla).

L'impianto completo dell'aria condizionata, se previsto, può essere disattivato o tolto.

Le carenature di plastica, all'interno del vano motore, che hanno esclusivamente scopo estetico es. copertura della testata, e che non hanno alcun effetto sulle prestazioni del motore e nessun altra funzione, es. condotte aria, possono essere rimosse.

Il rivestimento del cofano motore può essere rimosso.

27.3.1 - Scarico. Deve restare di serie in tutti gli elementi, sono consentiti dei rinforzi aggiuntivi alle parti mobili dei supporti dell'impianto di scarico (ad esempio: fascettatura dei supporti). Può essere montato anche lo scarico ammesso per le vetture di Gr. N con le specifiche previste dall'art. 254.6.1. all. J vigente

27.3.2 - Trasmissione. Deve restare assolutamente di serie in tutti gli elementi, con i rapporti di riduzione e del cambio previsti in origine.

Sono ammesse vetture nella versione con differenziale autobloccante, se fornito di serie dalla casa costruttrice, in tal caso per poter essere conformi al regolamento tecnico di categoria, esso dovrà essere asportato cioè tolto.

I sistemi elettronici di controllo della trazione o antipattinamento o antisbandata (ESP ASR EBT ecc..), purché il loro funzionamento non agisca sul differenziale, sono ammessi se montati in origine, ma possono anche essere disattivati.

Nessun tipo di differenziale autobloccante meccanico è ammesso, anche se previsto dal costruttore.

27.4 - Sospensione

I bracci, i punti di attacco, il sistema di regolazione, il numero di ammortizzatori devono restare quelli previsti dal Costruttore. È tuttavia consentita la sostituzione e/o la modifica:

- delle molle
- dei piattelli di appoggio delle molle che possono essere filettati e regolabili in altezza (essendo l'altezza da terra libera)
- dei silentbloc di fissaggio ed appoggio di molle ed ammortizzatori
- degli ammortizzatori

purché l'insieme di tutti i particolari sostituiti e/o modificati (ammortizzatori, molle, piattelli e supporti inferiori e superiori) siano intercambiabili con gli originali e devono poter trovare alloggio unicamente negli attacchi di serie previsti dal costruttore.

Sono consentiti gli ammortizzatori regolabili ma sono vietati quelli con la riserva di fluidi separata.

Tutte le sostituzioni e le modifiche suddette, nel rispetto del successivo art. 27.4.1 (altezza da terra) potranno condurre ad una variazione degli angoli di Camber del veicolo fino ad un massimo di 4 (quattro) gradi misurati con le ruote direttrici parallele all'asse longitudinale del veicolo, fermo su un piano orizzontale. Tale limite potrà essere raggiunto soltanto con modifiche che siano esplicitamente consentite dal presente regolamento

tecnico. Il camber può essere ottenuto anche tramite asolatura dei fori di attacco di serie delle sospensioni alla scocca, al mozzo e/o portamozzo ed ai duomi o attraverso spessorazione degli stessi tramite rondelle metalliche la cui forma e dimensione è libera e bulloni eccentrici. In ogni caso, le ruote complete dovranno essere sempre sovrastate dai parafanghi per almeno 2/3 della loro circonferenza più esterna, ossia per un angolo di almeno 240 gradi non necessariamente simmetrico rispetto alla direzione verticale (la verifica va effettuata con il veicolo fermo su un piano orizzontale, con le ruote direttrici allineate all'asse longitudinale del veicolo).

27.4.1 - Altezza minima della vettura.

Nessuna parte della vettura, senza equipaggio a bordo, deve toccare il suolo quando tutti gli pneumatici di uno stesso lato sono sgonfi.

Questa prova deve essere eseguita con il veicolo fermo su un piano orizzontale.

27.4.2 - Cerchi. I cerchi delle ruote possono essere quelli previste dalla Casa Costruttrice per il modello di vettura, sia in acciaio che in lega di alluminio, fornite per la versione base o in optional con le misure riportate nel manuale d'uso e manutenzione o nel libretto di circolazione o nel manuale d'officina.

Il fissaggio dei cerchi può avvenire con prigioniero e dado (colonnette), in sostituzione della vite mordente di serie. I coprimozzo delle ruote devono essere tolti.

È tuttavia consentito il montaggio di cerchi racing diversi da quelli di serie, anche in leghe di alluminio, purché essi conservino le misure del diametro di calettamento e la larghezza del canale di serie (l'offset è libero) sono tassativamente vietati i cerchi ultraleggeri in magnesio o carbonio o in materiali compositi.

Essendo libero l'off set dei cerchi e potendo allargare la carreggiata fino a quando la ruota rimane coperta per i 2/3 dal parafango, tale allargamento è permesso anche tramite l'uso di distanziali metallici con uno spessore massimo di cm. 2 cadauno, sempre che si rispetti la compatibilità con quanto riportato nell'art. 27.4 del presente regolamento.

27.4.3 - Pneumatici

In tutte le specialità per le vetture racing start sono ammessi unicamente pneumatici semislick o semiracing con omologazione stradale "DOT" ed "E" entrambe impresse dal costruttore sul fianco dello pneumatico (tipo Toyo R888, Yokohama advan A048, kumho VTA 070, Dunlop Direzza DZ03G, D-Mack ecc…) compatibili con le misure dei cerchi. Questo tipo di pneumatici vale per tutti i tipi di asfalto, sia asciutto che umido che bagnato. Non sono ammesse altre tipologie di pneumatici al di fuori delle semislick o semiracing omologate stradali. Lo spessore minimo del battistrada deve rispettare i segni del costruttore riportato nelle scanalature dello pneumatico, quota misurabile in partenza e non in arrivo. L'obbligo di avere a bordo una ruota di scorta è applicabile solamente nelle gare Rally, in tutte le altre specialità essa deve essere asportata dalla vettura.

Solo nei Rally e Ronde sono ammessi pneumatici da stampo.

Se la ruota di scorta è mantenuta, la stessa deve essere saldamente fissata alla scocca, nel caso che sia spostata dal vano e dall'attacco d'origine.

Unicamente nelle gare che si svolgono su fondo stradale non asfaltato o su terra è ammesso l'uso degli pneumatici racing da terra.

Gli pneumatici devono rispettare le misure di accoppiamento cerchio pneumatico previste dal costruttore del pneumatico rispetto alle misure del cerchio di serie come specificato nel precedente art. 27.4.2.

È onere del concorrente fornire la tabella di accoppiamento cerchio-pneumatico del costruttore dello pneumatico utilizzato.

27.4.4 – Pneumatici CIVM

Nelle gare valide per il Campionato Italiano Velocità della Montagna un concorrente potrà utilizzare un massimo di 12 (dodici) pneumatici. In occasione della sua prima partecipazione potrà punzonare un massimo di 6 (sei) pneumatici, gli altri 6 (sei) potranno essere punzonati per un massimo di 2 (due) alla volta rispettivamente solo dopo la sua terza, quinta e settima partecipazione.

Eventuali sostituzioni potranno essere autorizzate dal Collegio dei Commissari Sportivi.

ART. 28 - SISTEMA DI FRENAGGIO

L'impianto frenante deve essere mantenuto di serie così come fornito dal costruttore; le sole guarnizioni d'attrito possono essere sostituite con altre racing in libero e diffuso commercio.

Il freno a mano meccanico può essere sostituito da una sistema idraulico (tipo i modelli omologati in gr. N), ma un circuito di frenata in diagonale (a X) od il sistema originale in questo caso è obbligatorio.

E' autorizzato modificare la posizione del sistema del freno a mano idraulico a condizione di conservare la posizione sul tunnel centrale.

Il meccanismo di bloccaggio della leva del freno a mano può essere tolto al fine di ottenere uno sbloccaggio istantaneo ("fly-off handbrake")

È autorizzato il montaggio delle tubazioni dei freni di tipo aeronautico. L'Impianto ABS può essere disattivato o tolto.

Nelle vetture più moderne dove l'impianto ABS gestisce elettronicamente anche il ripartitore e correttore di frenata, in caso di smontaggio ed eliminazione di tale impianto, così come consentito, è permesso il montaggio di un ripartitore- correttore di frenata meccanico e di tutti i pezzi occorrenti al suo montaggio (innesti sulla pompa freni ecc. ecc…).

E' autorizzato il montaggio di un correttore di frenata regolabile anche all'interno della vettura.

ART. 29 - CARROZZERIA

29.1 - Protezioni

Il montaggio di protezioni inferiori è autorizzato. Queste devono essere in materiale metallico, con spessore massimo di 6 mm e staffe di fissaggio in acciaio.

Il montaggio deve rispettare l'altezza minima da terra (art. 27.4.1.).

La protezione non deve costituire rinforzo degli attacchi delle sospensioni e/o di altri organi meccanici.

29.2 - Abitacolo

Il/i sedile/i di serie devono essere tolti, quelli/o anteriori sostituiti con sedili omologati FIA, ed il loro montaggio dovrà avvenire in conformità a quanto previsto dall'All.J in vigore art. 253.16; nella velocità in salita, in circuito, slalom e formula challenge è obbligatorio il solo sedile del guidatore, tutti gli altri possono essere asportati.

Il cruscotto e la consolle centrale devono rimanere originali, salvo le minime modifiche necessarie per l'installazione del roll-bar, può essere tolto il rivestimento in plastica e/o la moquette del tunnel centrale sul pianale (dove c'è la leva delle marce ed il freno a mano).

Nelle vetture a due volumi, può essere tolto il ripiano (cappelliera) posteriore; tutte le vetture possono togliere il rivestimento del vano bagagli sia in plastica che in moquette, così come tutti i rivestimenti del portellone o cofano posteriore, è facoltativa la rimozione

del tergilunotto posteriore ove previsto.

Possono essere tolti i rivestimenti interni dei passaruota - parafanghi purché essi non siano metallici; tutti i carter, i rivestimenti e le protezioni interne ai passaruota, sia anteriori che posteriori, se di materiale metallico devono essere mantenuti come d'origine.

I tappetini del pianale e del bagagliaio sono liberi e possono quindi essere tolti, così come il materiale fonoassorbente del pianale ed il rivestimento o cielo del tetto.

I rivestimenti delle portiere e della parte posteriore possono essere quelli originali o devono essere composti con fogli di metallo con uno spessore minimo di 0,5 mm, con fibra di carbonio spessa almeno 1 mm. o con altro materiale solido e non combustibile spesso almeno 2 mm.

I pannelli delle portiere devono coprire completamente ed efficacemente tutte le parti mobili obbligatorie per le portiere, cerniere, serrature e sistema di sollevamento vetri.

Le cinture di sicurezza anteriori di serie devono essere tolte, mentre le posteriori di serie possono essere tolte.

È obbligatorio smontare o disattivare gli air-bags ed è consentito sostituire il volante di serie con uno racing. L'impianto radio stereo, se previsto nell'allestimento d'origine, può essere asportato (sia la fonte radio, cd, cassette che i diffusori casse ed i cavi). L'eventuale impianto di navigazione satellitare, se previsto nell'allestimento d'origine, può essere asportato.

29.3 - Rinforzi

Barre antiavvicinamento o antiallontanamento possono essere montate sui punti di attacco della sospensione alla scocca o al telaio dello stesso asse, da una parte all'altra dell'asse longitudinale della vettura a condizione di essere smontabili, non regolabili in lunghezza ed imbullonate.

La distanza tra un punto di fissaggio della sospensione e un punto di ancoraggio della barra non potr essere superiore a 100 mm, salvo il caso di una barra superiore fissata a una sospensione Mac Pherson o similare, nel qual caso la distanza massima tra un punto di ancoraggio della barra ed il punto di articolazione superiore sarà non maggiore di 150 mm (disegni 255-4 e 255-2). Al di fuori di questi punti questa barra non dovrà avere altri punti d'ancoraggio sulla scocca o sugli elementi meccanici.

Le scocche possono essere rinforzate, anche con aggiunta di materiale, unicamente in base a quanto previsto dall'allegato J per il gruppo N.

29.4 - Visuale posteriore

La visuale posteriore deve essere assicurata almeno da due retrovisori esterni 8uno dalla parte destra ed uno dalla parte sinistra). Questi retrovisori possono essere quelli di serie.

Ogni retrovisore deve avere una superficie riflettente di almeno 90 cm2.

Un foro sul corpo del retrovisore (con una superficie massima di 25 cm2 per retrovisore) è tuttavia autorizzato per la ventilazione dell'abitacolo.

ART. 30 - ACCESSORI AGGIUNTIVI

Nessuna aggiunta è autorizzata, al di fuori di quanto specificato in seguito.

La funzione di tutti i comandi deve restare quella prevista dal costruttore.

Sono consentiti senza limitazione, tutti quelli che non hanno effetto sul comportamento del veicolo, come quelli che rendono l'interno delle vettura più estetico e confortevole (illuminazione, riscaldamento, radio, ecc.).

Questi accessori non possono in alcun caso, neppure indirettamente, aumentare la

potenza del motore od avere un'influenza sullo sterzo, la trasmissione, la frenata o la tenuta di strada.

La funzione di tutti i comandi deve rimanere quella prevista dal costruttore.

E' permesso adattarli per renderli meglio utilizzabili o più facilmente accessibili, come per esempio una leva del freno a mano più lunga, un asoletta supplementare sul pedale del freno e dell'acceleratore, la pedana appoggiapiedi per il secondo conduttore.

E' permesso quanto segue:

1) degli apparecchi di misura, contatori (es. manometro pressione turbo, termometro temperatura acqua e/o olio, manometro pressione olio, amperometro, voltmetro) possono essere aggiunti. Un simile montaggio non deve presentare rischi;

2) il segnalatore acustico può essere sostituito e/o può essere aggiunto un segnalatore acustico addizionale a disposizione del passeggero.

Su strada chiusa il segnalatore acustico non è obbligatorio;

3) il volante è libero.

Il sistema di bloccaggio dell'antifurto sullo sterzo può essere reso inoperante;

4) è permesso aggiungere degli scomparti supplementari alla scatola dei guanti e delle tasche supplementare alle portiere purchè siano applicate ai pannelli originali;

Il cric è libero; quello d'origine, dunque, può essere rimosso o sostituito con altro modello; tuttavia non sono ammessi punti rinforzati e rinforzi sul telaio del veicolo anche se hanno lo scopo di rendere utilizzabile un sollevatore diverso da quello fornito dal Costruttore come primo equipaggiamento.

Nei rallies sono ammessi fari supplementari, nel numero massimo di sei compresi i fari di serie; sono esclusi da tale conteggio i fari fendinebbia.

ART. 31 - CARBURANTE

Per ragioni di sicurezza è possibile (vivamente raccomandato) sostituire il serbatoio del carburante di serie secondo l'art. 255-5.9.2 dell'All. J.

È obbligatorio l'utilizzo di carburante commercializzato tramite gli impianti di distribuzione presenti lungo la rete viaria nazionale o, per i rally lungo il percorso di gara (esclusi CIR e TRA) o presso i circuiti.

Pertanto in tutte le specialità previste dalla Racing Start, compresi i rally, rally day e le Ronde, il rifornimento deve avvenire in detti impianti con il riempimento del serbatoio direttamente dalla pompa, limitatamente ai rally CIR e TRA vige l'obbligo di uniformarsi alla loro normativa in materia di rifornimento carburante o refuelling.

È assolutamente vietato l'uso di benzine speciali da competizione

È obbligatorio il raccordo per il prelievo rapido del carburante.

ART. 32 - DISPOSITIVI DI SICUREZZA

32.1 - Cinture di Sicurezza

32.1.1 - Imbracatura.In conformità con l'art. 253 dell'Allegato J, è obbligatorio, come minimo, il montaggio di:

- due cinghie per le spalle con i fissaggi alla scocca o al roll bar;
- una cinghia addominale con due fissaggi alla scocca.

Sono inoltre ammesse cinture di sicurezza con più punti di ancoraggio alla scocca.

Tutte le tipologie di cinture sopra descritte devono essere omologate dalla F.I.A. e rispondere alle norme F.I.A. 8853/98 o 8854/98.

32.1.2 - Installazione.

La cintura di sicurezza deve essere fissata ai punti di ancoraggio o ai moschettoni della vettura di serie, possono, comunque, essere aggiunti dei fissaggi supplementari per le cinture previste in conformit‡ all'art 253 Allegato J. Nei Rally due taglia cinture devono essere in permanenza a bordo ed essere facilmente accessibili al pilota (e copilota, se previsto) seduti nei loro sedili e con le cinture allacciate.

Per tutte le prescrizioni applicabili fare riferimento esclusivamente all'art. 253.6 Allegato J.

Le omologazioni delle cinture di sicurezza devono rispondere alla normativa FIA in vigore.

32.1.3 – Utilizzo. La cintura di sicurezza deve essere utilizzata nella sua configurazione d'omologazione, senza modifiche né soppressione di pezzi e in conformità con le istruzioni del fabbricante.

Per le altre prescrizioni e raccomandazioni fare riferimento all'art. 253.6.3 Allegato J.

32.2 - Estintori - Sistemi di Estinzione

Nei Rally si applicano gli articoli 253.7.2 Allegato J - sistema di estinzione e 253.7.3 Allegato J - estintore manuale. In circuito, slalom, corse in salita e formula challenge: si applica l'art. 253.7.3 Allegato J - estintore manuale.

ART. 33 - STRUTTURE ANTI-RIBALTAMENTO

33.1 - Armatura di sicurezza

Ogni vettura deve essere dotata di una armatura di sicurezza con massimo 6 punti di ancoraggio alla scocca/telaio, (riferimento art. 253.8 Allegato J);

Per le vetture preparate a partire dal 01/01/2011 (farà fede la data di rilascio del passaporto tecnico):

La struttura di base deve essere eseguita obbligatoriamente in base ai disegni 253-1, o 253-2 e/o 253-3 dell'allegato J art. 253.

La struttura di base deve prevedere i seguenti rinforzi obbligatori:

TRAVERSA DIAGONALE: così come riportato dall'art. 253-8.3.2.1.1 con le specifiche per i "veicoli omologati a partire dal 01/01/2002" secondo il disegno 253.7

TRAVERSA DELLE PORTIERE: come riportato all'art. 253-8.3.2.1.2 unicamente il primo comma "Una o più traverse longitudinali devono essere montate da ciascun lato del veicolo conformemente al disegno 253-8, 253-9, 253-10 e 253-11, queste possono essere amovibili.".

RINFORZO DEL TETTO: in base all'art. 253-8.3.2.1.3.

Il fissaggio delle armature di sicurezza alla scocca/telaio (massimo 6 punti) deve avvenire in base a quanto riportato nell'art. 253-8.3.2.6.

Devono inoltre essere rispettate le specifiche riportate negli art. 253-8.3.3, 253-8.3.4 e 253-8.3.5.

La configurazione minima dell'armatura di sicurezza, indistintamente per tutte le specialità previste dalla Racing Start deve essere conforme ai disegni 253-35B e/o 35C e/o 36C con la tipologia delle traverse del tetto e delle portiere che devono rispettare i rispettivi articoli di cui sopra.

Dimensioni dei tubi in acciaio (art. 253.8.3.3 Allegato J).

Non sono ammessi Roll-Bar omologati ONS, o previsti nelle Fiche di Omologazione FIA/CSAI, fatta eccezione per quelle tipologie di vetture che dimostreranno di

provenire (con Passaporto Tecnico) da Gr. N. VSO, E3 vidimati prima del 01/01/2012, sempreché le stesse vetture, ad eccezione del roll bar che dovrà comunque rispettare le norme tecniche del gruppo di provenienza (N, VSO ed E3), per tutto il resto, rispettino nello stato attuale, in toto, quanto regolamentato e previsto dal presente regolamento sportivo e tecnico della racing start. Queste Vetture saranno definitivamente classificate ed inserite nella categoria Racing Start, con tanto di annotazione e modifica del Passaporto Tecnico ACI-CSAI effettuata da un Commissario Tecnico Nazionale Abilitato.

33.2 - Montaggio e ancoraggio della gabbia di sicurezza alla scocca

I 6 punti inferiori di attacco al pianale-scocca dovranno essere imbullonati e/o saldati ed imbullonati, secondo quanto prescritto dall'art. 253.8.3.2.6 dell'allegato J anno 2010/2011.

33.3 - Imbottitura di protezione

Devono essere previste imbottiture di protezione in conformità a quanto previsto dall'allegato J art. 253-8.3.5.

ART. 34 - ANELLO ATTACCO PER IL RIMORCHIO

Un anello di attacco per il rimorchio, se non previsto di serie, dovrà essere montato nella parte anteriore e posteriore delle vetture in tutte le gare, utilizzando gli attacchi originali del costruttore; tale anello non può sporgere più di 30 mm dal perimetro originale del veicolo.

Questo anello sarà chiaramente visibile e dipinto in giallo.

ART. 35 - VETRI

I vetri devono essere omologati per la circolazione su strada. Il parabrezza dovrà essere costituito da vetro stratificato.

Nei rally è obbligatorio l'utilizzo dei film antideflagrazione, trasparenti ed incolori, sui vetri laterali e sull'eventuale tetto apribile in vetro qualora questi non siano stratificati (art. 253.11 Allegato J).

ART. 36 - INTERRUTTORE DEL CIRCUITO ELETTRICO

Il montaggio è obbligatorio. Esso dovrà determinare, se attivato, l'arresto del motore e la disconnessione dai generatori di ogni elemento utilizzatore (luci, radio, condizionatore, etc.) e dovrà essere comandabile sia dal pilota (ed eventuale copilota) seduto al suo posto con le cinture di sicurezza allacciate e ben tese, sia dall'esterno: il comando esterno dovrà dunque esser posizionato alla base del montante parabrezza sinistro e segnalato come prescritto dall'allegato J al Codice sportivo Internazionale (triangolo con blitz).

CAPITOLO IV

IL DRIFTING
REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO

ART. 37 - DEFINIZIONE

Il DRIFTING è una prova di abilità o esibizione automobilistica, nella quale non viene tenuto in considerazione il tempo impiegato dal conduttore per percorrere il tracciato di esibizione, bensì l'abilità con cui lo stesso, in base ad una serie di specifiche tecniche di guida, controlla la vettura in sovrasterzo.

Il tracciato consiste in una o più curve fra loro raccordate (anche con tratte rettilinee di lunghezza non maggiore di 200 metri ciascuna), e deve essere percorso dal Conduttore guidando la vettura con il suo asse longitudinale non allineato alla traiettoria ottimale di percorrenza.

La qualità della prestazione viene valutata da una Giuria (Giudici di Valutazione), tenendo conto del momento e della velocità d'inizio della derapata, dell'angolo di imbardata, della traiettoria, della fluidità e della fumosità emessa dai pneumatici posteriori. Non può essere preso in alcuna considerazione, ai fini della classifica, il tempo impiegato per percorrere il tracciato di esibizione.

Le manifestazioni dovranno essere organizzate in conformità al Regolamento Nazionale Sportivo (RNS) e sue Norme Supplementari (N.S.).

Le caratteristiche generali e particolari delle manifestazioni saranno specificate nel regolamento particolare di gara redatto e pubblicato conformemente al RNS.

ART. 38 - VETTURE AMMESSE

Sono ammesse:

- le vetture immatricolate conformi al Codice della Strada esclusivamente chiuse (non spider o cabriolet) raggruppate nella regolamentata categoria “Street Legal” (particolare attenzione va prestata alle dimensioni e tipo di ruote e pneumatici, che devono essere quelle descritte nella Carta di Circolazione).

Freno a mano. Non è permesso alcuno spostamento dalla posizione di serie. L'istallazione del freno di stazionamento di tipo idraulico è proibita.

Modiche ammesse: È permessa la sostituzione della sola leva del freno di stazionamento con una più lunga, ma il sistema di funzionamento deve rimanere di serie. È altresì permesso aggiungere alla leva del freno di stazionamento di serie un elemento cilindrico rigido di maggiore lunghezza. Tale elemento potrà coprire totalmente o parzialmente la leva di serie e dovrà essere asportabile. È obbligatorio utilizzare l'elemento cilindrico solo ed esclusivamente in sede di gara (prove di qualificazione/gara) e non dovrà interferire in alcun modo con i comandi del cruscotto e/o della consolle centrale; per raggiungere tale scopo è permessa la sagomatura di tutti quegli elementi che potrebbero entrare in contatto con tale elemento o che ne ostacolano l'escursione. Il fissaggio dell'appendice dovrà rispettare il seguente vincolo: essere solidale con la leva d'origine mediante fasce di tenuta e/o imbullonaggi (sistema co-assiale concentrico). Non è ammessa la saldatura e/o il sezionamento della leva d'origine.

- le vetture appositamente allestite per le esibizioni Drifting (categoria “Racing”); queste

ultime devono essere conformi ai regolamenti tecnici vigenti (FIA All. J - art. 253 e ACI-CSAI NS 8) ed in possesso del Passaporto Tecnico ACI-CSAI.

Prese d'aria. È permesso realizzare un'apertura o apporre un convogliatore d'aria sul tetto della vettura con il solo ed esclusivo scopo di convogliare l'aria all'interno dell'abitacolo. Tali aperture e convogliatori devono essere previsti dal costruttore con relativa documentazione (fiche d'omologazione, manuali di officina, elenco accessori post-vendita).

La disciplina del Drifting è aperta alle sole vetture a trazione posteriore (o modificate tali) derivate dalla produzione, vendute al pubblico e dotate di omologazione, chassis e numero di identificazione visibile prodotte a partire dal 1986.

È comunque facoltà del Giudice Unico non ammettere vetture che per ragioni di sicurezza e/o immagine non siano consoni alla disciplina.

ART. 39 - PERCORSI DI ESIBIZIONE

Il percorso di esibizione che non sia ricavato all'interno di un impianto permanente omologato da ACI-CSAI, deve essere interamente delimitato con file di coni in gomma o plastica (distanziati opportunamente, al fine di costituire per il Conduttore un margine inequivocabile). Il percorso di esibizione si svilupperà su terreno consolidato non sconnesso, (asfalto,cemento o terra battuta); è vietata la presenza sul tracciato di caditoie, tombini, pavimentazioni instabili (blocchetti "record" e simili) e/o di ostacoli ad essi assimilabili.

Si definisce curva ogni cambio di direzione dell'asse longitudinale del tracciato, maggiore di 15° sessagesimali.

Una curva può essere ricavata, dove la larghezza della sede stradale lo consenta, anche con delimitazioni artificiali, per le quali è consentito l'uso di soli coni di gomma o materia plastica.

La lunghezza massima del percorso di esibizione non è regolamentata; è tuttavia tassativo che tutto il percorso sia agevolmente visibile dalla postazione della Giuria.

La larghezza minima del percorso deve essere pari a metri 7,00.

Ai margini del tracciato non devono esistere ostacoli e/o dislivelli significativi entro una fascia di rispetto, esterna a ciascun ciglio, avente una larghezza minima di metri 2,00.

Qualora all'interno di detta "fascia di rispetto" esistano bordure in dislivello (marciapiedi, scarpate, e simili) e dovunque sia consentito l'accesso al pubblico, dovranno essere applicate le norme descritte nell'art. 32.3 e 32.4 della NS 13.

Eventuali ostacoli esterni alla fascia di rispetto, che siano di altezza (rispetto al piano di calpestio circostante) maggiore di metri 0,20, devono essere protetti fino alla quota minima di metri 1,80 dal piano di calpestio circostante con barriere di assorbimento dell'energia cinetica (pile di pneumatici legati, oppure reti "a pastorale", oppure cuscini del tipo in uso nelle competizioni motociclistiche o kartistiche, con la tassativa esclusione delle balle di paglia e dei "rotoball").

ART. 40 - SVOLGIMENTO DELLE ESIBIZIONI

Sul percorso è ammessa una sola vettura per quanto concerne la categoria "Street Legal" e durante l'esibizione di "drift attack" riservata alle vetture "Racing".

Solo su tracciati appositamente autorizzati, potranno essere ammesse per la categoria "Racing" due vetture durante l'esibizione di "twin drift" e tre vetture durante l'esibizione di "triple drift".

Il numero delle esibizioni obbligatorie per ciascun concorrente deve essere indicato nel

Regolamento Particolare di Gara (RPG).

I criteri valutativi delle prestazioni devono essere descritti esaurientemente nel R.P.G. della manifestazione.

Ad ogni manifestazione Drifting dovrà essere presente un Giudice Unico, titolare di licenza Ufficiale di Gara - Commissario Sportivo la cui designazione verrà formulata attingendo da un apposito elenco predisposto dalla Commissione Abilità di concerto con il GUG; la sua funzione sarà quella di coordinare l'attività della Giuria e quella di controllare il rispetto delle norme sancite dal presente Regolamento. Lo svolgimento delle esibizioni sul tracciato (orari di partenza batterie, accoppiamenti vetture per esibizioni, ecc.) saranno di competenza del Direttore di Gara o Starter che dovrà essere titolare di licenza - Direttore di Gara.

La qualità delle prestazioni viene valutata tenendo conto del momento e della velocità di inizio della derapata, dell'angolo di imbardata, della traiettoria percorsa, della fluidità della manovra e della fumosità emessa dai pneumatici posteriori.

Tali valutazioni, momento e velocità di inizo della derapata, angono di imbardata, traiettoria percorsa, vengono ricavate dotando la vettura di un apparecchio elettronico che acquisisca i dati della performance di gara e che possa fornire tali dati rilevati ad un software secondo un formato specifico della tipologia del dato rilevato.

I formatio richiesti sono i seguenti:

.dbn - Dati di posizione, accelerazioni e velocità del veicolo;
.txt -Dati dei tempi sul giro;
.dsf - Dati su posizioni delle linee di rilevamento di partenza ed intermedie;
.sct - Dati su posizioni di settori preimpostati nel circuito;
.cir - Dati per la sovrapposizione del circuito con la posizione in pista.

I dati acquisiti, sommati alle prestazioni relative alla fluidità della manovra e alla fumosità emessa dai pneumatici posteriori consentono ad una Giuria (Giudici di Valutazione) di esprimere la valutazione finale.

ACI-CSAI potrà inviare un proprio Osservatore, allo scopo di assumere esperienze finalizzate alla messa a punto del presente regolamento, il cui carattere sperimentale permane fino a diversa determinazione dell'Autorità Sportiva Federale.

40.1 - Giuria

La Giuria (Giudici di Valutazione) dovrà essere composta da almeno 3 giudici, designati da ACI-Csai Commissione Abilità. I tre giudici dovranno essere titolari delle seguenti licenze ACI-CSAI: Concorrente, Conduttore, Ufficiale di Gara. Nessun componente del comitato organizzatore e il relativo legale rappresentante può far parte di codesta Giuria.

Il giudizio di qualità espresso dalla Giuria (Giudici di Valutazione) è inappellabile.

L'importo massimo complessivo che l'Organizzatore è tenuto a versare ai tre Giudici per il servizio di estrapolazione dei dati, elaborazione e valutazione complessiva delle performance dei partecipanti è pari ad Euro 1.200 in aggiunta al rimborso delle spese di missione di cui alla NS 25 cap. II art. 2.

ART. 41 - PRESCRIZIONI DI SICUREZZA PER I CONDUTTORI

È ammesso un solo Conduttore a bordo della vettura.

Durante l'esibizione, tutti i vetri della vettura devono essere mantenuti totalmente chiusi.

I Conduttori delle vetture immatricolate e conformi al Codice della strada, "Street Legal" devono indossare un casco omologato FIA e mantenere allacciate le cinture di sicurezza,.

È consigliato l'utilizzo di abbigliamento resistente al fuoco e dispositivo di ritenuta della

testa conforme alla NS 8 - art. 6.2.

I conduttori delle vetture categoria “Racing” dotate di Passaporto Tecnico ACI-CSAI hanno l’obbligo di indossare il casco omologato FIA e l’intero abbigliamento resistente al fuoco previsto dalla NS 8 - art. 6.2. L’uso del collare Hans è consigliato (NS 8- art. 6.2 - lett. c).

All’interno del veicolo non devono essere presenti oggetti che non siano fissati rigidamente alle parti strutturali del veicolo (particolare attenzione va prestata agli eventuali apparecchi di registrazione delle immagini).

ART. 42 - PRESCRIZIONI DI SICUREZZA PER IL PUBBLICO ED IL PERSONALE ADDETTO

Il campo di esibizione (tracciato e spazi di servizio) deve essere approvato da ACI-CSAI sulla base della ispezione effettuata da un tecnico designato dalla Commissione Abilità.

ACI-CSAI prescriverà le norme di sicurezza, applicando le procedure di calcolo dinamico degli spazi e delle protezioni, conseguenti dal rilievo delle caratteristiche geometriche del tracciato proposto per l’approvazione.

I requisiti dei servizi di sicurezza (organizzazione generale; sorveglianza della pista; segnalazioni; vettura staffetta; servizio medico; servizio antincendio; mezzi di pronto intervento) sono definiti dall’allegato H al Codice, citato nella NS 8 - art. 1.2 lettera c.

ART. 43 - LICENZE.

I Conduttori di vetture conformi al Codice della strada (“Street Legal”) devono essere in possesso di patente di guida in corso di validità; devono inoltre essere in possesso della Tessera ACI Sistema o almeno della Licenza ACI-CSAI Concorrente/Conduttore Regolarità o della licenza ACI-CSAI grado “Nazionale D” (NS 3) o di documento equipollente rilasciato da qualsivoglia altra Autorità Sportiva Nazionale aderente alla FIA.

I Conduttori di vetture dotate di Passaporto Tecnico ACI-CSAI (“Racing”) devono essere in possesso di patente di guida e di certificato medico di idoneità sportiva agonistica e di almeno una licenza di Concorrente/Conduttore di grado “Nazionale D”, rilasciata da ACI-CSAI (NS 3) o da qualsivoglia altra Autorità Sportiva Nazionale aderente alla FIA, in corso di validità.

ART. 44 - L’ORGANIZZATORE - PERMESSO DI ORGANIZZAZIONE

Gli Organizzatori devono essere in possesso della licenza di Organizzatore.

ART. 45 - IL REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA

Il Regolamento Particolare di Gara deve essere approvato da ACI-C.S.A.I. previo visto del Delegato/Fiduciario Regionale competente.

Il regolamento di gara deve essere redatto utilizzando il regolamento particolare tipo predisposto da ACI-CSAI. L’Organizzatore è autorizzato a stampare il regolamento particolare tipo dal sito web ACI-CSAI: www.csai.aci.it.

La bozza del regolamento di gara, completo della planimetria del percorso, deve essere inviato alla CSAI in duplice copia ed al delegato regionale competente per territorio a spese dell'organizzatore con 30 giorni di anticipo rispetto alla data di effettuazione della gara stessa.

Per il permesso di organizzazione e approvazione del R.P.G. fanno fede le norme riportate alla NS 7 Cap. IV "Permesso di organizzazione - regolamento particolare di gara"

Il Regolamento Particolare di Gara deve, inoltre, essere sottoscritto dal Presidente del

Comitato Organizzatore e direttore di gara e dall'Addetto alla sicurezza e deve contenere le indicazioni e informazioni previste dal RNS - Cap. IV - art. 65.

ART. 46 - IL SERVIZIO MEDICO

La predisposizione del servizio medico di emergenza deve prevedere gli apprestamenti minimi indicati nella NS 6 - Cap. IV - art. 2.6.

ART. 47 - L'INCARTAMENTO DI CHIUSURA

Al termine della manifestazione, l'Organizzatore deve trasmettere ad ACI-CSAI l'incartamento di chiusura nei termini e con le modalità previste dal RNS (Regolamento Sportivo Nazionale), Cap. IV - art. 67 ter.

ART. 48 - CALENDARIO

48.1 – Se una Manifestazione, pur non mantenendo la denominazione originaria cambia l'organizzatore, può perdere, con valutazione discrezionale della Giunta Sportiva ACI-C.S.A.I., i diritti acquisiti in ordine ai titoli nazionali.

Una Manifestazione che cambi denominazione e/o minimpianto, può conservare o cambiare la validità, con valutazione discrezionale della Giunta Sportiva ACI-C.S.A.I., sentita la Commissione Abilità, a condizione che l'Organizzatore resti lo stesso.

48.2 – Qualora la Manifestazione titolata venga rinviata dall'Organizzatore ad altra data rispetto a quella approvata nel Calendario definitivo, perderà il titolo per l'anno in corso (salvo casi di forza maggiore) mentre per l'anno immediatamente successivo potrà conservare la propria titolazione qualora il rapporto ispettivo sia stato favorevole.

48.3 – Se una Manifestazione titolata non viene effettuata e l'organizzatore la iscrive nuovamente a Calendario per l'anno seguente, il mantenimento o meno della validità sarà deciso dalla F.I.A. (se la Manifestazione è valevole per un titolo F.I.A.) o dalla Giunta Sportiva ACI-C.S.A.I. (se la Manifestazione è valevole per un titolo ACI-C.S.AI.).

48.4 ACI-C.S.A.I. sentita la Commissione Abilità, si riserva di non accettare nuove iscrizioni di Manifestazioni dopo l'approvazione del Calendario.

48.5 – Non sono ammesse concomitanze di data tra eventi Titolati ed eventi non Titolati. Eventuali deroghe potranno essere concesse ad insindacabile parere di ACI-C.S.A.I..

48.6 – L'intervallo minimo di effettuazione tra eventi, sia Titolati che non Titolati, è di almeno tre settimane.

48.7 – In sede di discussione e approvazione annuale del Calendario avranno precedenza, nell'ordine, le seguenti serie di Manifestazioni:

- Manifestazioni valevoli per un Campionato Italiano;
- Manifestazioni valevoli per un Trofeo Nazionale o per uno Challenge ACI-C.S.A.I.;
- Manifestazioni Nazionali non titolate.

Prima di discutere le date di una serie, dovranno essere definite tutte le date della serie precedente.

CAPITOLO VII

RADUNI

ART. 49 - RADUNI DRIFTING

Sono definiti “Raduni Drifting” quelle manifestazioni che hanno scopi esclusivamente turistici, con esclusione quindi di qualsiasi componente agonistica. In queste manifestazioni i partecipanti percorrono liberamente un percorso comune sempre senza alcuna valutazione della prestazione e senza classifiche correlate.

Sul percorso è ammessa una sola vettura. Sono vietate le esibizioni di “twin drift” e “triple drift”.

I raduni drifting si possono svolgere in aree che non siano ricavate all’interno di impianti permanenti omologati dalla Csai ed in cui il percorso di esibizione deve essere di volta in volta omologato da ACI-Csai e rispondere ai requisiti previsti dagli artt. 55 e 57 del precedente Capitolo V.

La richiesta di ispezione dell’area deve pervenire alla Commissione Abilità 60 gg. prima della data prevista per la manifestazione.

Gli Organizzatori devono essere in possesso dei documenti previsti dall’art. 60 del precedente Capitolo V oppure del certificato di organizzazione da richiedere secondo le disposizioni della NS 3 - Cap. I - art. 3.8.

Il conduttore deve essere in possesso della patente di guida e della Tessera Aci Sistema e/o almeno della licenza ACI-CSAI di Concorrente /Conduttore Regolarità o licenza giornaliera di Regolarità (NS 3).

È ammesso un solo conduttore a bordo della vettura che deve indossare un casco omologato FIA in corso di validità o con omologazione conforme al D.M. 18/03/86 e al regolamento ECE 022/02 022/03 e 022/04 (utilizzato per i motocicli), mantenere allacciate le cinture di sicurezza e avere a bordo un estintore brandeggiabile.

Le vetture ammesse sono quelle appartenenti alla categoria “Street Legal” come previsto dall’art. 38 del precedente Capitolo V.

Le vetture con targa “prova” non sono ammesse.